das AUTO MOTOR UND SPORT

Warum zeigen Tachometer falsch?



TEST MERCEDES-BENZ 190 D

PROBEFAHRT MIT DEM ABARTH 750 BIALBERO

HEFT 24
22. NOVEMBER 1958
POSTVERLAGSORT STUTTGART

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Hör zu!

In einer der letzten Ausgaben der großen Rundfunkzeitung „Hör zu" war ein toller Artikel über den Automobil-Rennsport in Verbindung mit einer Fernsehsendung. Man braucht sich also nicht zu wundern, wenn der Bürger und Leser dieser Massenzeitschrift mit dem Anti-Motorsport-Bazillus regelrecht verpestet wird. Daß der Rundfunk negativ gegenüber dem Motorsport eingestellt ist, dürfte ja kein Geheimnis sein. Man braucht nur in die Programmspalte zu schauen, wenn ein großes Motorsport-Ereignis stattfindet: Kaum, daß da 10 Minuten vom Großen Preis von Deutschland gesendet werden. Aber der Gipfel ist es, wenn man dann Bilder und Texte bringt, die völlig von den Tatsachen abweichen und ein bewußt falsches Bild vom Motorsport in die breite Masse tragen. Bitte, laden Sie doch einmal diese Schreckensreporter und auf das Gemüt der breiten Masse spekulierenden Redakteure und Verleger ein, um sich einmal mit ihnen über die ganzen Probleme zu unterhalten, Probleme, die mit dem Alltagswagen unmittelbar verknüpft sind. Vielleicht würde dann mancher dieser Herren seine Meinung über den Motorsport doch ewas revidieren.

Günter Zieschang, Lüstringen

*

Der Bildbeitrag über die Fernsehsendung „Herausforderung des Todes" in der Zeitschrift „Hör zu" ist in typischer Illustriertenmanier aufgemacht und enthält dazu noch eine Reihe sachlich falscher Angaben. Vielleicht können Sie in Ihrer Zeitschrift einmal zu den Unrichtigkeiten und zum Grundton der die Bilder begleitenden Texte Stellung nehmen. Auf meine telefonische Anfrage hatte man mir bei der „Hör zu"-Redaktion erklärt, bei der Schnelligkeit, mit der die Presse arbeiten müsse, sei es nicht möglich gewesen, die einzelnen Angaben genau auf Richtigkeit prüfen zu lassen. Na, dann Prost!

Dieter Fahr, Hamburg

Leser Zieschang und Fahr haben Recht: Unter einem Spyder, in dem Richard von Frankenberg sitzt, und der beim Gaisbergrennen in Österreich aufgenommen wurde, steht, dieser Sportwagen jage über die Bahn von Monza, und Huschke von Hanstein sei der Fahrer. Unter zwei Bildern von der Mille Miglia steht, 190 km/st sei der Streckenrekord bei der Mille Miglia (in Wirklichkeit ist er 158 km/st), und die Mille Miglia werde von „hochgezüchteten Formel I-Rennwagen" gefahren – dabei ist ein Sportwagen abgebildet, und die Mille Miglia ist seit ihrem Bestehen nur für Sportwagen ausgeschrieben. Unter einem Bild von Hans Herrmann und Graf Trips steht, sie strebten den sinnvollen Automobilsport an und hätten sich daher vorwiegend den Sportwagenrennen zugewandt – wo jeder einigermaßen Interessierte weiß, daß es das Ziel von Trips und Herrmann ist, auf einen Grand Prix-Wagen zu kommen, und daß die beiden in diesem Jahr zahlreiche Grand Prix-Rennen mitgefahren sind. Im Begleittext steht: „Was haben die mit allen Mitteln hochgedopten Formel I-Rennwagen auf der Straße zu suchen?" Wir haben noch keine Formel I-Rennwagen auf einer Straße fahren sehen, sondern immer nur auf einer Rennstrecke. Vom Automobilsport wird behauptet, er sei „entartet", und es wird ein Unfallbild von einem amerikanischen Midget-Car-Race gezeigt – einer Form des Rennens, die wir in Europa gar nicht kennen.

Red.

Unfallflucht kostet den Versicherungsschutz

(Siehe „Steuer, Recht, Versicherung", Heft 20, Seite 36).

Ich wiege mich im trügerischen Gefühl der Sicherheit, daß Schaden, den mir andere zufügen, durch deren Zwangshaftpflicht gedeckt ist. Nun aber begeht der Schuldige Verkehrsflucht! Und schon bin ich finanziell ungeschützt, da die Versicherung nicht zu zahlen braucht und von dem Übeltäter eventuell nichts zu holen ist.
Weshalb gibt es eigentlich eine Zwangshaftpflichtversicherung? Nicht der Schutz des Schädigers, sondern des Geschädigten war dafür maßgebend. Das ist nun unter Umständen illusorisch!

Harald Freese, Nordenham

Der Verband der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrs-Versicherer e. V. (HUK-Verband) teilte uns hierzu folgendes mit:

Für den Fall, daß der Halter bzw. der Kraftfahrer nach einer Verkehrsunfallflucht festgestellt wird, haftet der Kraftverkehrshaftpflichtversicherer dieses Kraftfahrzeughalters für den eingetretenen Schaden dem Versicherungsnehmer bzw. dem berechtigten Fahrer gegenüber nicht. Nach § 7 I (2) der Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Kraftverkehrsversicherung (AKB) ist der Versicherungsnehmer nämlich verpflichtet, alles zu tun was zur Aufklärung des Tatbestandes dienlich sein kann. Diese Obliegenheit wird dann aber verletzt, wenn der Kraftfahrer nach einem Verkehrsunfall die Flucht ergreift. In Ansehung des geschädigten Verkehrsopfers bleibt jedoch der Haftpflichtversicherer nach der Bestimmung des § 158 c I VVG im Rahmen der Mindestversicherungssummen eintrittspflichtig. Letztere Bestimmung ist auf Grund des Pflichtversicherungsgesetzes von 1939 in das Versicherungsvertragsgesetz (VVG) eingefügt worden.

HUK-Verband, Hamburg

Verluste im Ausland

(Siehe „Briefe an die Redaktion", Heft 22)

Wer die Ausführungen des Herrn Dr. Steiner mit Ihrem Kommentar dazu liest, muß als unvoreingenommener Betrachter zu der Überzeugung kommen, man könne in südliche Länder nur noch mit Privatdetektiv reisen, will man sich einigermaßen sicher fühlen. Zugegeben, es wird gestohlen. Aber doch, mit Ausnahme weniger Länder, überall. Darum bin ich der Meinung, man sollte deswegen die Südfranzosen oder Italiener nicht allgemein als ein Volk mit einem Riesenanteil an Spitzbuben hinzustellen versuchen. Es wäre ebenso unberechtigt wie unangenehm für uns, wollten uns die Nordländer als ein Land bezeichnen, in das man nicht reisen sollte, wenn einem das Leben lieb ist, nur, weil vor einigen Jahren am Rhein ein nordländisches Touristenehepaar ermordet wurde

Ich möchte daher einige andere „Kostproben“ bringen: In Sori (Genova) habe ich – schon vor Jahren – in einem Olivenhain wild gezeltet. Obwohl ich mich öfter unter Zurücklassung sämtlicher Reiseutensilien (einschließlich Kamera und Brieftasche) vom Zeltplatz entfernte und mehr als einmal mehrere Italiener sich während meiner Abwesenheit interessiert den Platz betrachteten, wurde nie etwas gestohlen. In diesem Jahr saß ich mit meiner Frau in Chiavenna abends vor dem Hotel „Elvetia“ auf der Straße. Als wir später bereits eine halbe Stunde in unserem Zimmer waren, brachte uns der Besitzer die Handtasche meiner Frau, die sämtliche Reisepapiere und alles Bargeld enthielt. Die aus Vergeßlichkeit am Stuhl hängengebliebene Tasche war von einem Passanten entdeckt worden. Es fehlte nichts. Das zum Trost für alle, die sich evtl. jetzt überlegen, ob sie überhaupt je gen Süden fahren sollen. Sie können es.

Karl-Heinz Bock, Braunschweig



Schilder

Ich bitte um Auskunft, ob Ihnen das Verbotszeichen, von dem ich ein Foto beifüge, bekannt ist. Dieses Zeichen wurde auf einer dem Stadtforstamt Hann.-Münden gehörenden Straße am Ende des Vogelsanges in Hann.-Münden aufgestellt.
Handelt es sich in diesem Fall überhaupt um ein amtliches Verkehrszeichen, da in den Anlagen zum Straßenverkehrsgesetz dieses Zeichen nicht mit aufgeführt ist?

Wilhelm Bernhard, Hann.-Münden

Ein amtliches Verkehrszeichen, das so aussieht, gibt es nicht. Red.

*



In Schweden werden die Tiere, die einem vor den Wagen laufen können, gleich im Original abgebildet. Da so ein Elch immerhin einige Zentner wiegt, erweckte dieses Schild keine angenehmen Vorstellungen.

Dr. Klaus Maertens, Seeshaupt

Stauungen, die nicht nötig sind

(Siehe „Briefe an die Redaktion“, Heft 22)

Herr Helmut Jakel hat in seiner Zuschrift sehr vernünftige Gedankengänge zum Ausdruck gebracht, aber die Rechnung ohne den überwiegenden Teil der Kraftfahrer gemacht, nämlich den undiszipliniert fahrenden. Am 5. 10. 1958 befuhr ich dieselbe Strecke. Ca. 1,5 km vor der Gegenverkehrsstelle stand diesmal ein Polizeibeamter und ordnete alle Fahrzeuge in eine Reihe ein, aber nach 50 m Gänsemarsch scherten ca. 70% aller Fahrzeuge wieder auf die andere Fahrbahn aus, und vor der Engpaß-Stelle begann dann von neuem die Boxerei um die „besten Plätze“, nämlich möglichst noch vor dem Nebenfahrenden in die Reihe zu kommen, weil man es doch so eilig hat, damit man nachher auf freier Bahn mit ca. 70 bis 80 km/st einhertrudeln kann und beim evtl. Überholen nicht in den Spiegel sieht.
Nach meiner Meinung sind sehr viele Schwierigkeiten im Straßenverkehr allein durch den Teilnehmer selbst zu beheben. Dieses zu erreichen ist eine Persönlichkeitsfrage.

Richard Bloche, Oberhausen-Osterfeld

*

Neben der von Herrn Jakel vorgeschlagenen Verbesserung ist es wohl am wichtigsten, am Ende des Engpasses nach Art der Abwicklung bei der Hannoverschen Messe Beamte aufzustellen, die für eine starke Beschleunigung der Fahrzeuge bei der Einmündung in die volle Autobahnbreite Sorge tragen. Die Folge ist die Lockerung der Stauung zu Beginn der Engstelle.

J. Nebe, Klagenfurt

*

Wenn eine gleichbleibende Strömung einen verengten Querschnitt passieren soll, muß sich notwendigerweise die Geschwindigkeit der strömenden Teilchen im Engpaß entsprechend erhöhen. Für den angeführten Fall auf der Autobahn würde das bedeuten, daß in der Engstelle die Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit verdoppeln müßten. Solange das aber technisch noch nicht möglich ist, wird auch der tüchtigste Mann eine Stauung nicht verhindern können. Ich bin jedenfalls froh, wenn da vorn einer steht, der verhindert, daß zwei Übernervöse beim Einreihen zum Gänsemarsch ineinanderkrachen und die Fahrbahn völlig blockieren. – Einer besonderen Würdigung wert finde ich allerdings die Tatsache, daß unsere Freunde und Helfer beim Auftreten von Stauungen die Geschwindigkeitsbegrenzungsschilder an den Engstellen zu verhängen pflegen.

K. Seidel, Lindau

Leser Seidel hat nicht ganz recht: wenn zwei Kolonnen abwechselnd angehalten und in Fahrt gesetzt werden, geht bei jedem Wechsel Zeit für den Anfahrvorgang verloren. Dieser Zeitverlust ist bei der langsamen Reaktionsgeschwindigkeit der meisten Fahrer erheblich. Red.

Mußten diese Menschen sterben?

(Siehe Heft 17, Seite 20)

Ihr Artikel erweckt den Eindruck, als läge in der Verwendung runderneuerter oder besohlter Reifen ein erhöhtes Risiko. Dieser Auffassung muß widersprochen werden. Das Deutsche Vulkanisier-Handwerk verfügt über einen Stamm mit modernsten Maschinen bestausgerüsteter Betriebe, deren Leitung in den Händen bewährter Fachleute liegt. Jeder Reifen, der zur Runderneuerung kommt, wird eingehend auf den Zustand des Gewebeunterbaues geprüft und nur dann in Arbeit genommen, wenn seine einwandfreie Verfassung die Weiterverwendung nach der Runderneuerung ohne Risiko für die Verkehrssicherheit gewährleistet. Es sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß die deutsche Reifenindustrie in ihrer Propaganda betont, daß ihre Reifen mindestens eine oder gar mehrere Runderneuerungen aushalten.
Die Verwendung runderneuerter Reifen hat in der Kriegs- und Nachkriegszeit materialbedingt bei Fahrzeugen, die zum öffentlichen Personenverkehr zugelassen waren, eine Beschränkung auf nichtgelenkte Räder erfahren. Diese Beschränkung ist bereits im Jahre 1949 aufgehoben worden. In der Zwischenzeit sind erhebliche technische Fortschritte auf Grund wissenschaftlicher Forschung erzielt worden. In allen Ländern der Welt wird in steigendem Umfange runderneuert oder besohlt, auch in Amerika. Darum kann festgestellt werden, wie bereits eingangs gesagt, daß die Verwendung runderneuerter oder besohlter Reifen keinesfalls ein erhöhtes Risiko im Gefolge hat.

Zentralverband des deutschen Vulkaniseur-Handwerks, Düsseldorf

Geschwindigkeitsbegrenzung

Die ganze Diskussion – ob Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung nötig oder zweckmäßig ist – muß m. E. solange kranken bzw. ist absurd, wie im Verkehr der Mann, der gestern seinen Führerschein erworben hat, mit dem über einen Kamm geschoren wird, der schon 200 000, 400 000 oder 500 000 km unfallfrei gefahren ist. Oder der, der für das Fahren nicht begabt ist, mit dem ausgesprochen talentierten.
Diese Gleichsetzung entbehrt ja auch jedes logischen Denkens. In den Gedankengängen der Verkehrsexperten muß sich die Gesamtheit der durchschnittlichen Fahrer und die ausgesprochene Elite ohne weitere individuelle Aufgliederung und kurzerhand nach den unbegabten oder bewußt charakterlosen Verkehrsteilnehmern richten. Wo gibt es das sonst? Und wo kämen wir im Leben hin, wenn in allen Lebensbereichen dieser Grundsatz gälte?
Ja, und nun komme ich wieder zur Quintessenz! Logisch gedacht wäre es also gar nicht zu umgehen, die Masse der Verkehrsteilnehmer in verschiedene Stufen aufzuteilen.
Da wird jetzt der Verkehrs-Verwaltungs-Experte in den Ruf ausbrechen: Unmöglich – viel zu kompliziert! Unser Leben ist nun aber mal kompliziert geworden. Und ein so wichtiger Faktor darin wie der Verkehr verlangt eben allmählich eine bestimmte Sorgfalt.
In der Praxis stelle ich mir dies so vor, daß drei Stufen von Führerscheinen ausgegeben werden und daß die Wagen irgendwie im Zusammenhang mit den Kennzeichen entsprechend markiert werden müßten, etwa durch drei verschiedenfarbige Streifen über dem Kennzeichen (oder verschiedenfarbiger Grund der Kennzeichen?).
Stufe 1: Der Neuling, der gerade vom Fahrkurs kommt. Kennzeichnung: Rot = Vorsicht für die übrigen Teilnehmer. Geschwindigkeitsbegrenzung im Stadtverkehr 40 km/st, auf der Landstraße 80 km/st. Verkehrspolizei hat ein besonderes Auge auf die „Roten", straft aber nicht in jedem Falle gleich, sondern sieht auch dies oder jenes nach und belehrt und hilft, den Neuen zu einem brauchbaren Mitglied des Verkehrs zu machen. Die übrigen Verkehrsteilnehmer wissen: Ein Neuer, und richten sich danach. Ich kann mir vorstellen, daß allein dadurch schon eine Verbesserung des Verkehrsklimas und Umgangstons im Verkehr erzielt wird, wenn man gekennzeichnet ist: Der kann es einfach noch nicht besser, bei dem mußt du aufpassen.
Stufe 2: Der Normalfahrer. Entspricht dem, wie wir uns heute den Durchschnitt der Kraftfahrer vorstellen. Aus 1 wird 2 durch eine Prüfung, die nach 10 000 km abzulegen ist, und die jeder über sich ergehen zu lassen hat. Die Prüfung beschränkt sich vornehmlich auf routinemäßige Prüfung, ob ein Unfall verursacht wurde, wenn ja, warum und wodurch entstanden (unglücklicher Zufall, Charakterfehler oder Unbegabtheit), und schließt eine praktische Fahrprüfung ein, bei der sich der amtliche Sachverständige ein Bild macht, ob Routine und Erfahrung zur Stufe 2 genügen. Notfalls wird der Prüfling nochmals für 10 000 km auf „Rot" geschickt. Kennzeichnung: irgendeine beliebige Farbe, vielleicht blau. Geschwindigkeitsbegrenzung: Stadtverkehr 60, Landstraße 120, Autobahn 130 km/st. Die Verkehrspolizei behandelt die „Blauen" so, wie sie heute die Kraftfahrer behandelt. Das können wir uns ruhig gefallen lassen, denn die Beamten auf der Straße sind doch zum großen Teil nett und vernünftig, wenn man Ihnen so entgegenkommt. Die Prüfung selbst läßt sich sicherlich verwaltungsmäßig und technisch durchführen, und die Kosten sind so, daß jeder sie erschwingen kann.
Stufe 3: Der Schnellfahrer. Ist eine Elite sowohl charakterlich als auch nach Fahrbegabung und Routine. Die Auswahl soll ganz bewußt sehr streng getroffen werden (auf Antrag). Eine strenge praktische Prüfung im alltäglichen Fahrbetrieb vor einem anerkannten Experten ist Voraussetzung bzw. ist alleiniges Prüfungsziel. Der Prüfling müßte 8 Tage lang (oder 14 Tage?) mit solchem Experten fahren bzw. der Experte den Prüfling auf seinen normalen Geschäftsfahrten oder Urlaubsfahrt begleiten. Voraussetzung ist: viel und unter den alltäglichen Bedingungen fahren. Der Experte müßte ein Mann von Praxis mit schnellen Wagen sein; es wäre ein Aufgabengebiet für Rennfahrer, die selbst keine Rennen mehr fahren – wir haben da berühmte Leute. Diese Schulung, die im Interesse der Allgemeinheit ist, wäre sicher auch keine schlechte Aufgabe. Die Sache wird teuer. Aber der Interessent an der Stufe 3 wird tief in den Geldbeutel greifen, weil er großes Interesse an der Erlangung hat. Und – er wird meistens Geschäftsmann in irgendeinem Sinne sein – weil sich dieses Geld im Laufe der Jahre amortisiert. Falls der Einwand kommt: Charakter kann man nicht in einer Prüfung ermitteln: Ich bin absolut gegenteiliger Meinung: Fahre eine halbe Stunde mit einem dir Unbekannten und ich sage dir,

was er für einen Charakter hat. Deshalb auch die lange Prüfungsdauer von 8 (14) Tagen: So lange kann sich kein Autofahrer verstellen! Kennzeichnung: meinetwegen gelb. Geschwindigkeitsbegrenzung: keine. Der Mann weiß selbst, wie er jeweilig fahren kann. Verkehrspolizei: Ist genauso streng (oder wenig streng) wie zu 2. (In ausgesprochenen Bagatellsachen – unbewußtes falsches Parken oder Einbiegen in gesperrte Straßen in unbekannter Stadt etc. – dürfte sie sogar wie zu 1 sein, denn der Mann macht es bestimmt nicht aus Bosheit.)
Vieles ist dabei sicher noch unbedacht und ungelöst, doch ist dies zu durchdenken und zu lösen. Aber auf irgendeine Art müssen wir aus dem jetzigen Dilemma heraus, und das geht nicht durch generelle Drosselung, sondern durch konstruktive Taten. Robert Lupfer, Rottenburg/Neckar

*

Den folgenden offenen Brief schrieb ich an den Herrn Innenminister des Landes Nordrhein/Westfalen:

Sehr geehrter Herr Minister Dufhues!
Wie ich in letzter Zeit öfters der Presse entnehmen mußte, denken Sie ernsthaft an eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Autobahnen, nachdem auf der Versuchsstrecke Mannheim–Heidelberg durch die an sich vorübergehend gedachte 100 km/st-Begrenzung statistisch gesehen eine Verringerung der Verkehrsunfälle erreicht wurde. Die wahren Gründe für den dortigen Erfolg dürften aber mehr psychologischer Natur sein und bei Verallgemeinerung auf das gesamte Autobahnnetz vollkommen versagen. Diese Paradestrecke, auf der jeder Auto- oder Motorradfahrer durch den abnormalen Aufwand an Schildern, Papp-Polizisten etc. zu gesteigerter Konzentration aufgemöbelt wird, kann nicht als Beweis für die Wirksamkeit einer generellen 100 km/st-Begrenzung auf die Unfallziffer angesehen werden.
Es besteht im Gegenteil die Gefahr, daß durch eine Geschwindigkeitsgrenze auf den Autobahnen für eine beträchtliche Anzahl von Fahrern eine unnatürlich niedrige Geschwindigkeit gefordert wird, die nur die Konzentration und damit die Reaktion nachteilig beeinflußt, da zu niedrige Geschwindigkeiten auf Schnellverkehrsstraßen einschläfernde Wirkung haben, und das um so mehr, je langweiliger die betreffende Strecke ist. Dies beweisen die zahlreichen von den Autobahnen abgekommenen Lastwagen, deren Fahrer eingeschlafen waren. Schnellen PKW-Fahrern passiert dies nicht, auch wenn sie die gleiche Stundenzahl am Steuer gesessen haben. Dabei kann Schnellfahren für verschiedene Fahrer auch durchaus geschwindigkeitsmäßig sehr verschieden sein.
Abgesehen davon, daß die Zahl der Unfälle auf den Autobahnen an der Gesamtunfallziffer relativ niedrig ist, kann man bei objektiver Betrachtung zu hohe Geschwindigkeit nur selten als Unfallursache registrieren. Unvoreingenommene Betrachter werden mir gern bestätigen, daß gerade die schnelleren Fahrzeuge wachsamer und korrekter fahren als die langsameren, die beispielsweise ihre Überholmanöver vielfach mit dem Blinker lösen zu können glauben, und zwar unter Vernachlässigung des Rückspiegels.
Meiner Meinung fühlen sich korrekte Fahrer auf den Autobahnen kaum jemals durch schnelle Fahrzeuge gefährdet oder behindert, sehr oft aber durch unvorschriftsmäßiges oder leichtsinniges Verhalten anderer oder durch deren vernachlässigte Fahrzeuge. Es sollte daher mehr als bisher angeprangert werden:

- Zu dichtes Hinterherfahren
- Plötzliches Wechseln auf die Überholbahn
- Ständiges Linksfahren
- Überholmanöver mit zu niedriger Differenzgeschwindigkeit
- Zu hohes Tempo bei Nebel (Bremsweg muß kürzer als Sichtweg sein!)
- Fahren mit profilschwachen Reifen
- Fahren mit falscher Scheinwerfereinstellung
- Fahren mit überladenen Fahrzeugen (vor allem sonntags überladene Personenwagen
- Wenden auf der Autobahn

Hier sollte die Polizei den Hebel ansetzen. Zur Zeit interessiert sich die Polizei aber – offenbar auf höhere Anweisung – auf normalen Straßen vorwiegend für Geschwindigkeitsüberschreitungen. Und das würde sie bei einer evtl. Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Autobahnen zweifelsfrei ebenso halten. Grundsätzlich sind aber Geschwindigkeitsübertretungen dort am häufigsten, wo die festgesetzten Geschwindigkeiten sinnlos niedrig sind, wie an vielen Ortsausfallstraßen. Hier wird von den gestatteten Erhöhungen selten und dann oft in zu engherzigen Grenzen von den örtlichen Stellen Gebrauch gemacht, auch wenn es die jeweiligen Verhältnisse gefahrlos zuließen. Als Beispiel mag auch die Ihnen bekannte Düsseldorfer Nordbrücke dienen, über die der Fahrzeugverkehr mit 60 km/st schleichen muß, obwohl zumindest 80 km/st ohne jedes Risiko vertretbar wären, selbst unter Beachtung gelegentlichen Windeinflusses, den man auf anderen freien Strecken auch nicht ausschalten kann.
Ihren Wunsch nach Hebung der Verkehrssicherheit unterstütze ich gern, zumal ich täglich mehrere Stunden am Steuer verbingen muß, und ich lege den größten Wert darauf, abends so gesund nach Hause zu kommen, wie ich morgens gestartet bin. Ich lehne es aber ab, weitere Geschwindigkeitsreglementierungen zu billigen, solange nicht die elementaren Verkehrsrichtlinien mit Nachdruck verfochten worden sind.

Dipl.-Ing. Wolf Abler, Dortmund-Kirchhörde

Wenn ich Ihre Zeitschriften und die Tageszeitungen lese, so deutet alles darauf hin, daß die 100 km/st früher oder später für alle Autobahnen als Höchstgeschwindigkeit festgesetzt werden. Ich habe darüber diskutiert und mit folgendem Standpunkt Erfolg gehabt: Ich bin für Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen bis 120 km/st. Denn: die Höchstgeschwindigkeit läßt sich nur auf leerer Autobahn fahren. Meist ist es bisher so, daß der erste 95 km/st fährt; da sein Tacho geschmeichelt ist, läuft der Wagen wirklich nur etwa 87 km/st. Dahinter setzt sich bei Hochbetrieb die Schlange, und der letzte dieser Schlange fährt glücklich noch 75 km/st! Horst Dörper, Wuppertal-Barmen

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel † (VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart) · Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann · Redaktion Dieter Korp · Reinhard Seiffert · Ulrich Sempert · Richard von Frankenberg · Italien: Conte Dr.-Ing. Lurani · England: Gordon Wilkins, London · Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris · USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Don O'Reilly, Daytona Beach · VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 6 71 40/79, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stuttgart.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

INHALT

22. NOVEMBER 1958 **24**
35. JAHRGANG



Unser Titelbild
Den Abarth 750 Bialbero, das erstaunlichste kleine Auto, das es gibt, fuhr H. U. Wieselmann (siehe Seite 22).

Parade-Pferdchen

sind eine neue Entdeckung unserer Kleinwagenindustrie. Noch ist es nicht lange her, daß NSU den von Bertone geschneiderten Sport-Prinzen vorführte, da kommen auch schon die Bremer Lloyd-Leute mit einem nicht weniger hübschen Wägelchen: dem Alexander-Frua. Seinen Namen und seine Formen hat er von Pietro Frua, dem ehemals selbständigen Chefkonstrukteur der Schweizer Karosseriefirma Ghia-Aigle. Der Alexander-Frua wird auf dem Fahrgestell des Alexander TS gebaut, er soll im Februar oder März 1959 lieferbar sein und 5980.– DM kosten.

Rekordhöhen
erreichten die Notierungen für Daimler-Benz-Aktien in den vergangenen Wochen. Sie kamen bis auf 1050 Punkte und damit auf mehr als das Zehnfache ihres eigentlichen Wertes. Auch bei anderen Aktien kam es zu ungewöhnlich hohen Notierungen. Sie werden nicht nur auf Interessenkäufe durch bestimmte Gruppen, sondern auch auf die – dadurch allerdings bedingte – Knappheit guter Aktien auf dem Wertpapiermarkt zurückgeführt.

Dividenden
Veith Gummiwerke AG, Höchst/Odenwald, 10% und 2% Bonus.

Ganz kurz

Nur General Motors
konnten als einzige der amerikanischen „Großen Drei" in den ersten drei Quartalen dieses Jahres einen Gewinn erzielen. Ford und Chrysler arbeiteten mit Verlust. Bei General Motors ging der Nettogewinn im Vergleich zum Vorjahr von 603 Mill. auf 399 Mill. Dollar zurück, der Umsatz sank von 8235 auf 6744 Mill. Dollar.

Vor höheren Tankstellenpreisen?

In einigen europäischen Ländern, so in Holland und Italien, haben sich die Mineralölgesellschaften entschlossen, die Tankstellenpreise für Benzin herabzusetzen. In der Bundesrepublik dagegen steht eine Erhöhung der Benzin- und Dieselölpreise bevor. Für diese gegenläufige Entwicklung ist weniger die westdeutsche Mineralölindustrie als vielmehr das Bundesfinanzministerium verantwortlich zu machen, das die Mineralölsteuern erhöhen will.
Ausgangspunkt und Rechtfertigung der beabsichtigten Steuererhöhung für Benzin und Dieselöl um einen bzw. um fünf Pfennig je Liter ist die Absicht, zusätzliche 400 Millionen DM für den Straßenbau zu beschaffen. Der Entwicklung des Kraftstoffverbrauchs entsprechend rechnen sich die Fachleute in Bonn für das Haushaltsjahr 1959 aus, daß die erhöhte Benzinsteuer ein Plus von 58 Mill. und die Dieselölsteuer eine Mehreinnahme von 160 Mill. DM erbringen. Die weiterhin vorgesehene Streichung der Hydrierpräferenzen, d. h. der Steuererleichterungen für Synthese-Kraftstoff, würde eine Entlastung des Budgets um 150 Millionen DM bedeuten. Das sind in der Summe 368 Millionen DM, und die Frage bleibt offen, ob sich der Bundesfinanzminister dazu bereit finden wird, den fehlenden Restbetrag aus dem ordentlichen Haushalt abzuzweigen. Das Straßenbaufinanzierungsgesetz, das schon seit Jahren zur Diskussion steht, soll den Umfang der Steuererhöhungen festlegen und möglichst noch in diesem Jahr vom Bundestag und seinen Ausschüssen beraten werden.

An sich ist es sehr zu begrüßen, daß Bundesfinanzminister Etzel mit diesem Gesetz die Zweckgebundenheit der Kraftverkehrsabgaben für den Straßenbau in gewissem Sinne anerkennen will. Damit haben die unablässigen Bemühungen des Kraftverkehrs wenigstens einen begrenzten Teilerfolg gezeitigt. Jedoch werden nach wie vor beträchtliche finanzielle Leistungen des Straßenverkehrs zweckentfremdet, und es hätte zur Aufbringung der Straßenbaumittel in der vorgesehenen Höhe eines neuen und mehrbelastenden Finanzierungsgesetzes im Grunde gar nicht bedurft.

Angesichts der angespannten Haushaltslage ist kaum damit zu rechnen, daß der Bundesfinanzminister die Zweckbindung aller Kraftverkehrsabgaben anerkennen und auf neue Einnahmequellen verzichten würde. Um die Steuererhöhung werden wir also wohl kaum herumkommen. Die Mineralölindustrie zeigt wenig Neigung, die höhere Steuer ohne Preiserhöhung ihrerseits aufzufangen, da sie damit zugeben würde, daß ihre jetzigen Preise zu hoch seien. Sie wird darum eine Preissenkung keinesfalls gleichzeitig mit der Steuererhöhung, sondern allenfalls später vornehmen. So wird der Eindruck vermieden, als sei sie willens und in der Lage, allein für die Straßenbaufinanzierung aufzukommen. H. M.

Fina
heißt nunmehr das bisherige Purfina-Benzin. Diese Marke gilt einheitlich für die Produkte des belgischen Petrofina-Konzerns in allen Ländern. Die blauroten Farben werden beibehalten, ebenfalls der Name Purfina für die deutsche Tochtergesellschaft des Konzerns in Frankfurt.

Für 52 Pfennig
können die städtischen Bediensteten der Stadt Frankfurt für ihre Privatfahrten Benzin bei der Stadt kaufen, da diese mit erheblichem Rabatt von den Mineralölgesellschaften bezieht. Das Frankfurter Tankstellengewerbe hat gegen dieses Vorgehen beim Magistrat protestiert.

Um einen Pfennig billiger
wurde das VK-Benzin der Volkskraftstoff GmbH. Es kostet nun 0,56 DM pro Liter.

Billiger
wurde das Benzin auch in Italien. Unter Vorlage von Touristenkarten auf Benzinscheine gekauftes Benzin kostet nunmehr DM 0,63 (Normalbenzin) bzw. DM 0,69 (Superbenzin).

Bei Bugatti
in Molsheim soll der britische 1,6 Liter Vierzylinder Perkins-Dieselmotor in Lizenz gebaut werden. Er soll in Personenwagen – insbesondere Taxi – und kleinere Nutzfahrzeuge eingebaut werden.

Jubiläumszahlen
Karl Baur, Gründer der Karosseriefabrik Baur, Stuttgart, am 4. November 75 Jahre.
Dr. William Werner, Geschäftsführer der Auto Union GmbH, Düsseldorf, am 7. November 65 Jahre.
Paul von Guilleaume, Wagenreferent des ADAC, Düsseldorf, am 11. November 65 Jahre.
Carlo Abarth, Turin, am 15. November 50 Jahre.
Dipl.-Ing. Richard Bussien, Fachschriftsteller und früherer Chefkonstrukteur der Kölner Ford-Werke, Leverkusen, am 18. November 70 Jahre.

Düsentriebwerke
wird die aus der zur MAN gehörigen „Maschinengesellschaft Nürnberg" hervorgegangene „MAN - Turbo - Motoren GmbH." in München auf einem vor einigen Jahren von BMW gekauften Gelände bauen. Die Firma arbeitet mit Rolls Royce zusammen, die auch finanziell beteiligt sind. Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 500 000 DM.

Großbritannien
führt im Automobilexport nach USA mit 86 907 Fahrzeugen in den ersten 7 Monaten dieses Jahres vor Deutschland mit 76 421.

Der Personenwagenbestand
in Westdeutschland hat sich seit 1952 verdreifacht. Mitte 1958 waren 2 813 000 Personenwagen zugelassen. Auf 1000 Einwohner kamen damit 58 Personenwagen (Mitte 1957: 49). Auch damit liegt die Fahrzeugdichte der Bundesrepublik noch weit unter der Frankreichs und Englands, wo 90 bzw. 81 Personenwagen auf 1000 Einwohner kommen. Der Anteil der nicht Selbständigen (Beamte, Angestellte und Arbeiter) an den Zulassungen hat sich auf 45,1 % erhöht (1957: 39,5 %), ihr Anteil am Bestand auf 41 %.

Keine endgültige Maßnahme
sei die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn Frankfurt–Heidelberg, erklärte der dafür zuständige Ministerialrat Hans Keil vom hessischen Innenministerium. Man wolle mit diesem Versuch, der zunächst auf mindestens 12 Monate vorgesehen sei, Erfahrungen sammeln. Ministerialrat Keil lehnte es ab, aus der günstigen Unfallentwicklung auf dieser Strecke in den ersten zwei Monaten schon Schlüsse zu ziehen. Bis zum Vorliegen wirklich eindeutiger Erfahrungen werde Hessen einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf allen Autobahnen nicht zustimmen. Keil erklärte weiter, daß man einen Rückgang der Unfälle keineswegs allein auf die Geschwindigkeitsbegrenzung, sondern auch auf die bessere Fahrbahnsicherung und die psychologischen Auswirkungen der Gesamtheit verschiedener Maßnahmen zurückführen werde.

Auf 200 km/st
will die Bundesbahn die Geschwindigkeit auf manchen Strecken steigern. Fünf Strecken werden jetzt bereits mit 140 km/st gefahren, auf verschiedenen Strekken sollen in Kürze Höchstgeschwindigkeiten bis 160 km/st gefahren werden.

Der Eisenbahn-Personenverkehr
gerät in den USA immer mehr ins Hintertreffen. In den USA werden die Eisenbahnen von Privatgesellschaften betrieben, die in den letzten Jahren erhebliche Verluste aus dem Personenverkehr in Kauf nehmen mußten, und darum in zunehmendem Maße unrentable Strekken stillegen. Der Amerikaner bevorzugt für weitere Strecken das Flugzeug und im Nahverkehr das Auto.

Höher als im September 1957
lag die Zahl der Verkehrsunfälle in Baden-Württemberg im September 1958.

Das Hamburger Schnellstraßennetz
wird trotz der Kritik des Bürgermeisters Brauer (siehe „Ganz kurz", Heft 23) weiter geplant. Es soll insgesamt 135 km lang werden.

Jeder vierte Einwohner
der Stadt Frankfurt erhält im Durchschnitt jährlich eine gebührenpflichtige Verwarnung, rechnete die Frankfurter Polizei aus.

Zu 100 DM Strafe
wurde der Fahrer des Bundesverteidigungsministers Strauß verurteilt, weil er vor dem Bundeskanzleramt das Haltegebot eines Verkehrspolizisten nicht beachtet und dadurch fast einen Unfall verursacht hatte.

Zitat
„. . . ist eine stur fixierte Geschwindigkeitsbegrenzung grundsätzlich nicht dem modernen Verkehr gemäß, sondern es muß unser aller Ziel nach wie vor sein, stets diejenige Geschwindigkeit unseres Wagens zu wählen, die der jeweiligen Straßenbeschaffenheit und damit auch dem Wetter und der jeweiligen Verkehrslage angemessen ist."
Der Orthopäde Professor Dr med. Wilhelm Thomsen, Bad Homburg, in der „Frankfurter Neuen Presse" vom 18. Oktober 1958.

SPRECHEN WIR VON UNSERN TACHOMETERN:

Genauigkeit: Fehlanzeige

Als der Volkswagen, 6 km lang von einem Mann im Nacken angehupt und angeblinkt, widerwillig auf die rechte Fahrbahnseite der Autobahn Heidelberg – Frankfurt schwenkte, um ihn passieren zu lassen, geschah, was tiefenpsychologisch versierte Buchautoren immer wieder dazu treibt, sich über das Unerklärliche im deutschen Gemüt auszulassen: Der VW-Fahrer nahm die linke Hand vom Lenkrad und tippte sich an die Stirn.

Nun, das deutsche Gemüt schien in diesem Fall durchaus enträtselbar. Seit dem 1. August 1958 ist auf diesem Autobahnabschnitt die Geschwindigkeit auf 100 km/st begrenzt, und zwar nach oben, wie man hinzufügen muß. Für eine Schnell-Verkehrsstraße wäre auch eine fühlbare Begrenzung nach unten denkbar. Der unfreundliche VW-Fahrer war der Ansicht, daß er sich akkurat mit 100 km/st über den Beton bewegte. In Wahrheit fuhr er mit 93 km/st. Das darf mit ziemlicher Sicherheit behauptet werden, denn der in seinem Kielwasser schwimmende Hintermann war ich. Und ich hatte reichlich Muße, mein nachgeeichtes und durch Stoppungen kontrolliertes Tachometer abzulesen.

Mag sein, daß, während diese Zeilen erscheinen, bereits eine Anzeige gegen den vermeintlichen Gesetzesübertreter unterwegs ist. Kann aber auch sein, daß sich jener Mann zur nächsten VDO-Werkstatt begibt, um sein Instrument überprüfen zu lassen, was jedoch unwahrscheinlich ist. Denn erstens hatte er einen roten Kopf, was auf Trübung der Vernunft schließen ließ, und zweitens darf er eigentlich der Anzeige-Genauigkeit seines Instrumentes vertrauen, für das er, zusammen mit dem, was sonst noch zu einem vernünftigen Automobil gehört, recht gutes Geld bezahlt hat. Niemand hat ihm bei der Auslieferung seines Wagens gesagt, daß ein Geschwindigkeitsmesser auf Grund des § 57 der StVZO eine zulässige Toleranz bis zu 7% haben darf. Von diesen 7% werden bereits 2–3% durch die Eichung von VDO, Tachometer-Werke Frankfurt, die gut 90% aller deutschen Personenwagen mit diesen Geräten ausrüsten, in Anspruch genommen. Ob und gegebenenfalls wie weit die zulässige Toleranz weiter ausgenützt wird, gehört zu den Lieferbedingungen, die jedes Automobil-Werk einzeln mit VDO vereinbart hat. Der Instrumenten-Hersteller wird jedoch nicht dazu aufgefordert, jedem einzelnen gelieferten Gerät einen Eichnachweis beizufügen. Aber selbst wenn man dem letzten Glied in der Kette, dem Autokäufer, die tatsächliche Instrumenten-Toleranz freimütig mitteilen würde, so könnte man ihm nicht sagen, was später noch an fahrzeugseitigen Einflüssen mit in die Anzeige kommt.

WIE DAS GESETZ ES BEFIEHLT

Die StVZO schreibt für alle Kraftfahrzeuge von mehr als 400 kg Eigengewicht und mit einer Geschwindigkeit von mehr als 20 km/st einen Geschwindigkeitsmesser vor. Was die Anzeige dieses Geräts betrifft, so wollen wir noch einmal den besagten Paragraphen 57 hervorholen. In Absatz 2 heißt es:

„Die Anzeige der in Absatz 1 genannten Geräte darf vom Sollwert abweichen

a) bei Geschwindigkeitsmessern in den letzten beiden Dritteln des Anzeigebereiches 0 bis plus 7 vom Hundert des Skalen-Endwertes,

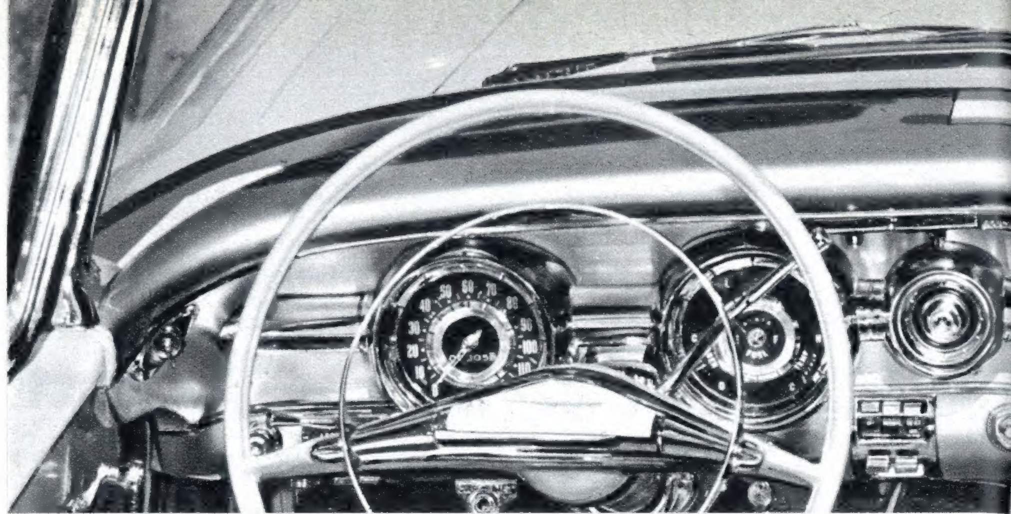
b) bei Kilometerzählern plus/minus 4 vom Hundert."

Was uns hier besonders interessieren muß, ist die Tatsache, daß der Gesetzgeber die Toleranz ausschließlich nach der Plus-Seite gelegt hat, daß also bei einem Tachometer die Geschwindigkeits-Anzeige immer über der tatsächlichen Fahrgeschwindigkeit liegt. Das hat den Sinn, daß sich der Fahrer bei Beanstandung seiner Fahrgeschwindigkeit nicht darauf berufen kann, sein Instrument habe zu wenig angezeigt. Die andere Seite sieht aber so aus: Auf geschwindigkeitsbegrenzten Strecken wird der Verkehr mehr als notwendig durch ungenau anzeigende Instrumente behindert.

Inwieweit die einzelnen Personenwagen-Hersteller diese an sich gutgemeinte Toleranz zur Verkaufsförderung ausnützen, also dem Instrumenten-Lieferanten schon eine bestimmte Auflage machen, wäre unbedingt einer gesonderten Betrachtung wert. Vielleicht erinnert man sich noch an die zurückliegenden heißen Jahre des Kampfes um jeden Motorrad-Käufer. Hier waren zum Beispiel die Hersteller eines 250 ccm- und eines 350 ccm-Motorrades besonders markante Fälle dafür, welche Geschwindigkeiten das arme Instrument bei ehrlichen 120 km/st tatsächlich anzeigen mußte. Nun, dieser Wettbewerb hat sich gewissermaßen von selbst erledigt. Er hat sich heute, wenn auch bei weitem nicht mehr in jener ausgeprägten Form, auf die Vierrädrigen verlagert. Wenn man wirklich wissen möchte, wie genau man es mit der noch erlaubten Toleranz nimmt, so braucht man eigentlich nur die Instrumente betrachten. Je feiner die Tacho-Nadel bzw. je größer die Ablesegenauigkeit auf zentrischer, exzentrischer oder horizontaler Skala ist, um so größer darf das Vertrauen in die serienmäßige Instrumenten-Wahrheit sein. Es gibt zum Beispiel Tacho-Nadeln, die schon durch ihre Breite glatt drei bis vier Kilometer überdecken.

Die Toleranzen von Fahrtschreibern sind etwas enger gehalten. Diejenigen, die von der Polizei für Geschwindigkeitskontrollen benutzt werden, unterliegen der Eichpflicht, das heißt, der Abnahme durch Eichbeamten. Die Toleranzen sind im § 149 der Eichordnung festgehalten. Hier heißt es: „Die Fehlergrenzen für die Neueichungen und für die Nacheichungen betragen für die Anzeige (und bei zusätzlicher Schreibvorrichtung auch für die Aufzeichnung) für die beiden oberen Drittel des Meßbereichs 5 vom Hundert des Sollwertes." Man geht also hierbei nicht vom Endwert aus, sondern von dem jeweils gefahrenen Wert (Sollwert), so daß eine Anzeige z. B. bei 50 km, von 47,5 bis 52,5 km zulässig ist.

Doch zurück zu unserem unfreundlichen VW-Fahrer, den wir gleich als Beispiel nehmen möchten. Sein Instrument hat einen Gesamt-Meßbereich von 120 km/st. Da sich die erlaubte Toleranz auf die letzten beiden Drittel des Anzeigebereiches bezieht, so ist ab 40 km/st der Skala eine Mehranzeige von 8,4 km/st – also 7% von 120 – erlaubt. Unter

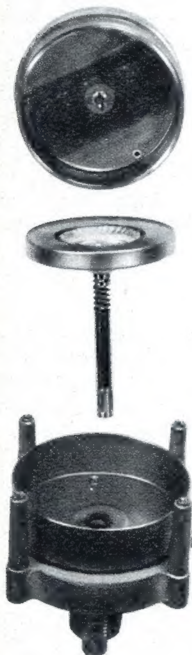


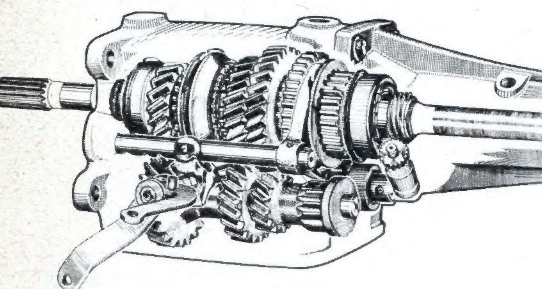
der Annahme, daß die 7% Toleranz voll ausgenutzt wurde, so wäre der Mann bei einer Tacho-Anzeige von 100 km/st tatsächlich nur 91,6 km/st gefahren. Daß es aber noch andere Anzeigen-Einflüsse gibt, sagten wir schon. Bevor wir sie uns vornehmen, noch schnell einen Blick auf das Instrument selbst.

DES TACHOMETERS INNENLEBEN

Daß die Geschwindigkeits-Anzeige irgendwie mit einer rotierenden biegsamen Welle zusammenhängt, dürfte bekannt sein. Daß aber bei fast allen unseren Personenwagen zwischen dieser Welle und der eigentlichen Anzeige keinerlei starre Verbindung vorhanden ist, darf man schon nicht mehr als allgemein gewußt voraussetzen. Zwar ist das technisch gesehen überaus elegant und einfach gelöst, birgt aber praktisch Möglichkeiten zu gewollter oder nicht gewollter Fehlanzeige.

Die Welle wird meistens von einem mit einem Stirnrad kämmenden Schraubenrad angetrieben. Daher lassen sich Tachometer nicht einfach gegen solche anderer Fahrzeuge auswechseln, da jedes an eine ganz bestimmte Antriebs-Übersetzung gebunden ist. Dieser Antrieb wird entweder von der Abtriebswelle des Schaltgetriebes oder vom rollenden Vorderrad abgenommen. Porsche, Volkswagen, NSU-Prinz oder das kleine Goggomobil, kurz, bei allen Heckmotor-Autos bevorzugt man das Vorderrad, weil die Entfernung Instrumentenbrett-Schaltgetriebe zu lang und zu störungsanfällig wäre. Die andere Seite der Welle mündet in das Instrument, wo es mit einer Magnetscheibe verbunden ist. Über dieser Scheibe liegt eine





Stark wechselt die Mode auch bei Tachometern. Oder ist es das Suchen nach verbesserter Anzeige? Wir wissen es nicht. Ganz oben die klassische, zentrische Form der Anzeige bei einem Pontiac 57. Links im Bild die wichtigsten Teile unseres Wirbelstrom-Tachos: Das Lager, die rotierende Magnetscheibe und die sie umhüllende, verdrehbare Glocke, die entweder die Zeigerachse trägt oder den Faden bei Horizontal-Anzeige antreibt. Unten ein Opel Kapitän-Getriebe, bei dem rechts der Schraubenrad-Antrieb für die Tacho-Welle zu sehen ist.

Glocke aus Aluminium, auf welcher bei zentrischer Anzeige der Zeiger angebracht ist. Die rotierende, magnetisierte Scheibe übt auf die Trommel, mit der sie mechanisch nicht verbunden ist, durch die induktive Erzeugung eines Wirbelstromes eine Drehkraft aus. Glocke mit Zeiger verdrehen sich je nach Stärke des erzeugten Stromes. Das ergibt die eigentliche Anzeige, die dann in Kilometer pro Stunde geeicht ist. Rotiert die Welle langsamer, so wird der Strom schwächer und der Zeiger geht, unterstützt durch eine kleine Feder, zurück. Bei Horizontal-Anzeige-Geräten geschieht die Übertragung von der Glocke auf die eigentliche Anzeige durch einen Nylon-Faden, ähnlich wie bei einer Radio-Skala. Starr mit der Tacho-Welle verbunden ist über ein Zahnrad-Schneckentrieb nur der Kilometerzähler.

Justiert wird ein derartiges Wirbelstrom-Gerät durch den Grad des Magnetisierens der Magnetscheibe und durch die Bemessung der Stärke der Brems- oder Rückholfeder. Es ist nun keineswegs gesagt, daß diese Scheibe immer ihre Magnetisierung unverändert beibehält. Ändert sich diese, so wird die Anzeige ungenau, nach oben oder unten. VDO-Werkstätten führen die Nacheichung für 5 bis 10 Mark aus, je nach Größe des Instrumentes. Da man nicht gut ohne dieses immer wichtiger werdende Hilfsmittel auf die Straße kann, darf man auf diese kleine Schönheits-Reparatur warten. Es liegt in der Natur dieses Wirbelstrom-Systems begründet, daß selbst die genaueste Eichung nicht alle Geschwindigkeitsbereiche erfaßt, meistens sind ganz unten und ganz oben Abweichungen vorhanden.

In England sind vielfach mechanische Anzeige-Geräte in Gebrauch. Diese Instrumente bleiben übrigens nach einem Unfall genau auf der zuletzt gefahrenen Geschwindigkeit stehen. Das ist bei unseren Instrumenten, entgegen mancher, auch polizeilich vertretenen Meinung nicht möglich. Es sei denn, das Gerät selbst wird sehr plötzlich zerdrückt. Und wen es noch interessiert: Flugzeuge sind auf den „Staudruck" der sie umfließenden Luft angewiesen, was je nach Luftdruck und -temperatur auch wieder Fehlerquellen birgt. Allerdings gibt es in den oberen Stockwerken noch keine Geschwindigkeitsbegrenzung.

INSTRUMENTENFREMDE EINFLÜSSE

Die gleichbleibend genaue Geschwindigkeits-Anzeige hat einen zweiten, grundsätzlich schwachen Punkt. Der erste war, wie gesagt, die nur elektrische Koppelung zwischen Antrieb und Anzeige, was allerdings den Vorteil einer ebenso einfachen wie relativ billigen Herstellung hat. Der zweite Punkt ist die Tatsache, daß die Anzeige des Geschwindigkeitsmessers vom Halbmesser des Reifens abhängig ist. Denn die jeweilige Umdrehungszahl des Rades setzt das Tachometer in die Geschwindigkeits-Anzeige um. Dabei soll es zunächst einmal gleichgültig sein, ob das Tacho sein Wissen vom Vorderrad oder über den Hinterachsantrieb von den Hinterrädern bekommt. Wäre das Autorad ein Stahlrad und kein luftgefüllter Gummireifen, so brauchten wir uns mit diesem Kapitel nicht zu befassen. Leider ändert sich der Reifen-Radius – und damit die Anzeige – mit folgenden Faktoren:

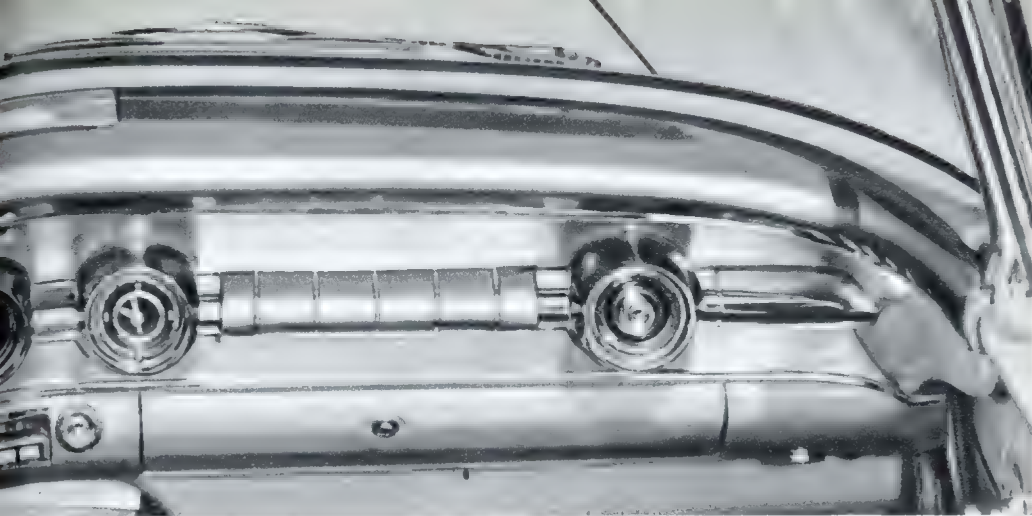
- Reifenluftdruck
- Reifenverschleiß
- Fahrgeschwindigkeit
- Fahrzeugbelastung

Man sieht, daß es sich um Einflußgrößen handelt, die sich täglich ändern können. Hinzu kommt noch – auf feuchter Fahrbahn bei den Antriebsrädern – der Reifenschlupf, den wir anschließend ebenfalls unter die Lupe nehmen wollen. Man darf aber jetzt schon die Feststellung machen, daß ein selbst gut geeichtes Tachometer mit der Veränderung dieser genannten Größen wieder ungenau wird. Wie groß können nun diese Einflüsse werden?

Grundlage für die Instrumenten-Anzeige ist der dynamisch wirksame Reifenhalbmesser, auch Rollradius genannt. Er ist normenmäßig genau definiert als „die bei 60 km/st je Umdrehung des Rades zurückgelegte Wegstrecke geteilt durch 2 π. Der Reifen muß dabei entsprechend der in den Normen festgelegten höchsten Tragfähigkeit belastet sein, wobei der zugehörige Luftdruck einzuhalten ist."

Dieser dynamisch wirksame Halbmesser erhöht sich nun mit größeren Fahrgeschwindigkeiten. Durch die Zentrifugalkraft wird die Lauffläche des Reifens nach außen gedrückt, wobei sich der Umfang, also auch der Radius, auf Kosten der Breite vergrößert. Gleichzeitig wird der Reifen hierdurch etwas härter als bei niedrigen Geschwindigkeiten. Allerdings hängt der Einfluß der Geschwindigkeit stets vom vorhandenen Luftdruck ab. Denn die Zunahme des Reifenhalbmessers mit der Geschwindigkeit ist geringer bei einem Reifen, der von vornherein hart aufgepumpt war, als bei einem Reifen mit ursprünglich niedrigem Druck.

Die Dunlop nennt uns auf Grund ihrer Versuche an einem Reifen der Größe 5.90–13, wie er auf der Borgward Isabella aufgezogen ist, folgende Veränderungen: Von 10



km/st auf 100 km/st nimmt der Rollradius bei 3 atü Anfangsdruck um 4,5 mm, bei normalem Druck von 1,5 atü um 8,7 mm und bei 1 atü um 10 mm zu. Das sind 1,7; 3 und 3,5% „Wachstum"! Genau um die gleichen Werte wird die Anzeige ungenauer – nämlich niedriger! Das Tachometer eilt jedoch vor, wenn der Reifenradius kleiner wird. Und das ist besonders bei der Reifen-Abnutzung der Fall. So nimmt der von uns betrachtete 5.90–13-Reifen vom fabrikneuen bis zum glattgefahrenen Zustand um nicht weniger als 8 mm im Radius ab. Das sind 2,75% der ursprünglichen Größe von 290 mm. Um den gleichen Wert also zeigt das Tachometer bei abgefahrenen Reifen mehr an. Mit niedrigerem Luftdruck – etwa bei ungenügender Luftdruck-Kontrolle – kann eine weitere Mehranzeige in das Gerät kommen. Bei um 0,5 atü geringerem Druck wird der Radius bei 60 km/st um 2,5 mm, und bei 100 km/st um 1,5 mm kleiner.

Von noch größerem Einfluß ist die wechselnde Fahrzeugbelastung. Durch eine Vergrößerung der Gesamtlast pro Reifen um 100 kg – was etwa dem Unterschied zwischen der Belastung mit nur einem Fahrer und mit voller Nutzlast entspricht – nimmt der Radius um 6,3 mm ab. Das sind 2,2%. Wenn also der Reifendruck nicht der höheren Belastung angepaßt wird, eilt der Tacho um diesen Wert vor.

Bleibt noch der Einfluß des Schlupfes zu nennen. Unter dem Reifenschlupf versteht man den Unterschied zwischen der tatsächlich zurückgelegten Strecke und jener Strecke, die das Rad zurückgelegt hätte, wenn es abgerollt wäre. Tatsächlich dreht aber das Antriebsrad – denn nur bei diesem trifft diese Betrachtung zu – immer etwas durch, und zwar je nach dem Zustand der Fahrbahnoberfläche. Bei Feuchtigkeit ist das stärker als bei trockener Straße. Es tritt immer dann ein – unmerklich für den Fahrer meistens – wenn ein Drehmoment übertragen werden muß, wenn also der Motor den Wagen zur Beschleunigung, zur Überwindung einer Steigung oder des Luftwiderstandes fortbewegen muß. Dieser Schlupf genügt, um den Reifenhalbmesser scheinbar um einige Millimeter zu verkleinern. Da die meisten Personenwagen die Anzeige über die angetriebene Achse abnehmen, muß man hier mit weiteren Ungenauigkeiten in der Anzeige rechnen. Zahlenmäßig sieht das so aus: Statt daß der Rollradius auf trockener Straße bei Beschleunigung von 10 auf 100 km/st um 3% zunimmt, wird er unter diesen Umständen auf nasser Straße um 2% und mehr „scheinbar" kleiner.

Nicht vergessen darf man schließlich den Einfluß durch die Verwendung eines Reifens mit Übergröße. Man macht das ja vielfach um höhere Belastung auszugleichen. Man macht das aber auch, weil man eben gerade keine anderen hat. Daß der größere Reifen dann das Tacho nachhinken läßt, ist keineswegs jedem Autofahrer klar. Wer zum Beispiel einen Wagen gebraucht übernimmt, tut gut daran, festzustellen, ob die Reifengröße mit der katalogmäßigen Größe noch übereinstimmt.

Im ungünstigsten, wenn auch durchaus denkbaren Fall, können sich also folgende Einflüsse zu einem Voreilen des Tacho addieren:

Reifenabnutzung	3%
Mangelnder Luftdruck	1%
Reifenschlupf	2%

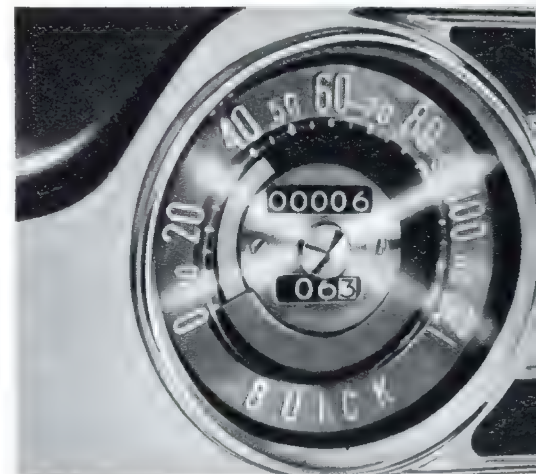
Das sind zusammen 6% Mehranzeige. Zu diesem Wert können weitere 3% aus der Eichtoleranz des Gerätes kommen. Das sind dann 9%. Die Toleranz des Tachometers kann – und darf – aber noch höher liegen, nämlich 7% insgesamt! Man kann also, selbst wenn der Reifeneinfluß unter dem ungünstigsten Fall bleibt, durchaus zu Gesamt-Toleranzen von 10% kommen. Aber auch ein Mehr ist ebenso wie ein Weniger durchaus drin. So kommt es also zu der schweißtreibenden Kolonnen-Fahrweise in der Stadt oder auf einem in der Geschwindigkeit begrenzten Autobahnstück. Der Leithammel fährt im Vertrauen auf seine Geschwindigkeits-Anzeige seine ebenso braven wie unehrlichen 50 oder 100 km/st. Tatsächlich wird aber oft in der Stadt und zwischen Frankfurt und Heidelberg mit Geschwindigkeiten gefahren, die bis zu 10% unter den „amtlichen" liegen. Wer aus der Kolonne ausbricht, ist der schwarze Mann. Man macht eine polizeiliche Anzeige, hat einen Nebenmann als Zeugen und schon geht die Kette der Unerquicklichkeiten los. Oder man drängt, wie es kürzlich in Hamburg der Fall war, den Überholenden rücksichtslos bis an den linken Bordstein, nur um den angeblichen Gesetzesübertreter nicht vorbeizulassen. Auch hier schaute die strafende deutsche Seele aus allen Knopflöchern. Ein schwerer Unfall konnte nur um Haaresbreite vermieden werden.

KORREKT ANZEIGENDE INSTRUMENTE WICHTIGER DENN JE!

Eigentlich ist das doch alles sehr unerfreulich! Hoffen wir also, daß nicht nur einzelne, sondern tatsächlich alle Automobil-Fabriken ihre Wagen mit genau anzeigenden und besser ablesbaren Instrumenten ausstatten, also mit solchen, die nicht nur Schätzungen erlauben. Auf keinen Fall aber sollten dem Geräte-Hersteller irgendwelche Lieferbedingungen gestellt werden, die später dem Fahrer, wenn die Reifeneinflüsse hinzukommen, Sorgen bereiten können. Man muß eben darauf verzichten, daß die Höchstgeschwindigkeit nicht mehr um ein paar Striche höher erscheint. Wir wünschen uns aber weiter, daß auch die hinterherfahrende Polizei sich der möglichen Fehlanzeigen bewußt wird, denn den geschilderten Einflüssen unterliegen auch ihre Instrumente. Da man unmöglich vom Durchschnitt der Autofahrer verlangen kann, daß sie sich der Faktoren bewußt sind, die das Instrument beeinflussen, ist zu verlangen, daß eine Überschreitung der jeweils zulässigen Geschwindigkeit um mindestens 5% zu tolerieren ist.

Als unlängst in einem Bundesland sechs Streifenwagen, die mit Doppelkameras, Blitzlichteinrichtung, Kalenderuhr, Fahrtschreiber und Tonbandgerät ausgerüstet wurden, offiziell dem Verkehr übergeben wurden, wünschte ihnen der Vertreter des ADAC ein auffallend herzliches „Gute Fahrt". Wir hätten das ebenfalls gern gemacht, wenn eben diese Funkstreifen nicht nur die Übertreter amtlich markieren würden, sondern auch jene, die durch ihre unehrliche Instrumenten-Anzeige die übrigen fühlbar behindern.

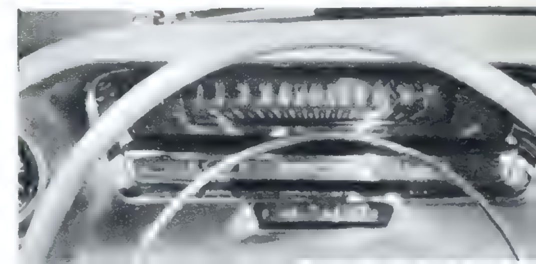
Dipl.-Ing. D. Korp



Ein kreisbogenförmig bewegtes rotes Band bei einem Buick, darunter eine drehbare Zahlentrommel (Studebaker).



Ungleiche Teilung der Skala beim Cadillac 59. Die wichtigsten Geschwindigkeitsbereiche sind unübersichtlich.



TURINER MOSAIK

Als 1896 – zusammen mit den ersten schüchternen Skilaufversuchen an den sanften Hängen des Valentino-Parks – nicht weniger als 102 Teilnehmer sich zum ersten italienischen Auto-Rennen von Turin nach Asti und zurück versammelten, begann ein neuer Abschnitt im Leben der savoyanischen Kapitale. Aus der ehemaligen römischen Garnison war die Keimzelle des Risorgimento, des italienischen Freiheitskampfes geworden. Auf Cavours, des Schöpfers der italienischen Einheit, Platz im Eßlokal „Cambio" sitzt heute, wie sich's gerade trifft, Maestro Ugolini oder Jim Parkinson („Potatoe-Jim") aus Burbank, California (Not this very special Italian food; just a steak and potatoes!). Denn Turin ist die Stadt der Autos geworden. Drei Jahre nach dem ersten Rennen wurde die Fabbrica Italiana Automobili Torino gegründet. Heute produziert sie, besser bekannt unter ihren Initialen FIAT, täglich 1400 Personenwagen, nicht gezählt die Lastwagen, Schiffsmotoren, Flugzeuge, die in ihren vielen Fabriken entstehen. Von der Eisenverhüttung bis zum aperitivo und die Kopfschmerztablette für den Geschäftsfreund macht die Fiat alles selbst. Auch das majestätische Amphitheater der Alpen rings um Turin dürfte unzweifelhaft auf eine Fiat-Konstruktion zurückgehen. Die Fiat ist nicht nur eine Autofabrik, sie ist eine Macht, auf die sich der italienische Staat stützt, um eine ebensolche zu sein. Die Kanäle zwischen Automobilindustrie und Regierung, bei uns Objekte für die Staatsanwaltschaft, haben in Italien mehr oder weniger offiziellen Charakter. Den Italienern macht es nichts aus. Sie haben Humor.

Nehmen Sie z. B. Enrico Nardi, der durch seine bildschönen und funktionellen Lenkräder weltberühmt ist. In seiner kleinen Fabrik in Turin bestellte ich ein Nardi-Lenkrad für den Carrera. Ich erblickte in einem Nebenraum eine große Kiste mit einem Schild IL PRESIDENTE – darin turnte ein kleiner Affe. Unangenehmen Geschäftspartnern, wurde mir gesagt, wird von Nardi bedeutet: Am besten sprechen Sie mal selbst mit dem Präsidenten. An der weltweiten, durch ihre Größe schon ganz und gar unpersönlichen Fiat ist so erfreulich, daß sie die andern neben sich herum auch leben läßt – gut leben läßt. Da sind allein in Turin Lancia und Moretti, da ist Abarth, der zu einer richtigen kleinen Autofabrik geworden ist (von den 160 000 bisher gelieferten Auspuffanlagen ganz zu schweigen), da sind Farina und Ghia und all die vielen andern. Jeder hat mit der Fiat zu tun, lebt von ihr, mit ihr oder zumindest durch sie; denn wenn die Fiat bittschön selbst alles machte . . . Das Leben-Lassen des andern,



LANCIA FLAMINIA SPORT

Auf dem auf 252 cm verkürzten Radstand des Flaminia-Fahrgestells (normal 287 cm) bringt Lancia nun den von Zagato karossierten Sporttyp heraus, der nur 1100 kg wiegt.

DIE FIAT-FAMILIE (links)

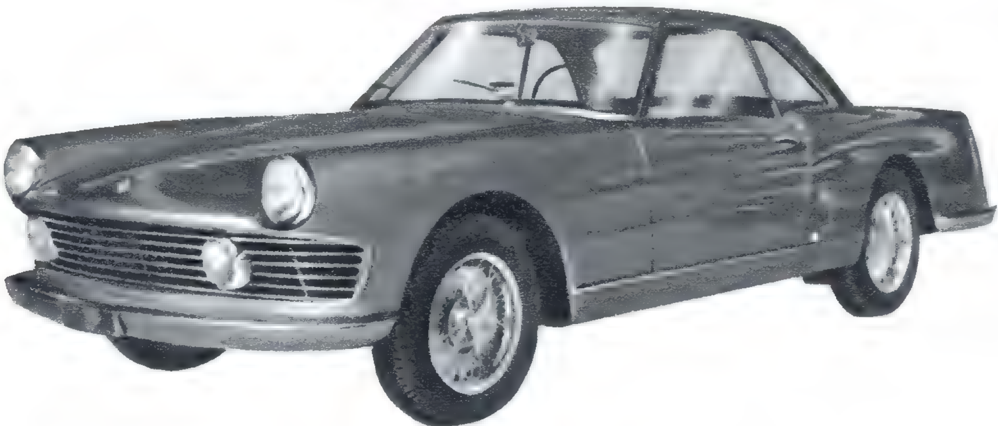
Italiens Auto-Industrie heißt Fiat, denn Lancia ist nicht sehr bedeutend, Alfa Romeo als Staatsbetrieb eine schwer einzukalkulierende Größe, und bei Ferrari, Maserati, Osca, Abarth kann man zwar von auf ihre Art einmaligen Automobilen, aber kaum von einer laufenden Serienproduktion sprechen. So zeigt das Kopfbild die Fiat-Autofamilie mit allen ihren Versionen, von denen täglich 1400 Exemplare gebaut werden.



FIAT 1500

Auf dem Fiat 1200-Chassis mit dem auf 81 PS reduzierten Osca 1500-Rennsportmotor mit 2 obenliegenden Nockenwellen wurde auf dem Stand von Pinin Farina ein neues Sportcoupé gezeigt. Ein neuer Fiat, der zunächst einmal als Lockvogel zu werten ist.

der auch ein Stück vom Kuchen haben möchte, ist so sympathisch.
Auf dem Turiner Automobil-Salon stand übrigens in den blau-schwarzen Agnelli-Hausfarben das Ferrari 250 GT-Coupé des Präsidenten der Fiat. Jeder Fiat-Fahrer in Italien findet es selbstverständlich, daß der Präsident der Firma – nichts gegen den 1900 B – mit einem Ferrari spazierenfährt. Und warum soll er auch nicht?
Es gab keine wirklich neuen Automodelle in Turin. Der Sechszylinder-Fiat 1800 ist erst in Genf 1959 zu erwarten, eher noch später der 1600 ccm Alfa Romeo, und der Lancia-Flavia, vermutlich ein Vierzylinder 1,5 Liter, bestimmt nicht vor dem nächsten Pariser Salon. Bei Lancia hat sich ja einiges verändert, seit das Unternehmen aus Familienbesitz in die Hand eines riesigen Zement-Trustes überging. Um aus den ständigen finanziellen Schwierigkeiten herauszukommen, wurde eine grundlegende Reorganisation durchgeführt, die vornehmlich rationellere Produktionsmethoden zum Ziel hat. Von den 5200 Arbeitern und Angestellten wurden 400 entlassen. Chefingenieur Prof. Fessia, der für den Flaminia verantwortlich zeichnet, hat diesem nicht weniger als drei sportliche Varianten zugeordnet: das Flaminia-Coupé, den Gran Turismo und den Sport. Während die normale Flaminia-Limousine einen Radstand von 2,87 m und 112 PS besitzt, leisten die Motoren der drei sportlicheren Versionen durchweg 119 PS und weisen einen kürzeren Radstand auf. Das bildschöne Farina-Coupé hat 2,72 m, der Gran Turismo von Touring und der Sport von Zagato haben nur 2,52 m. Alle drei Wagen haben Mittelschaltung, als Geschwindigkeiten werden 170, 180 und 190 km/st angegeben. Zagato hat auch ein nur 750 kg schweres Sportcoupé für den Lancia Appia Gran Turismo Esportazione gemacht, das nur 1250 mm hoch über dem Boden steht und 177 km/st erreicht. Im übrigen ist der Flaminia nun mit Saxomat lieferbar – der erste serienmäßig mit automatischer Kupplung gelieferte italienische Wagen.
Der Flaminia ist ein schöner, ein ganz und gar italienischer Wagen (wenn er hinten auch etwas hoch steht). Nachdem Lancia in den letzten Jahren zwar immer qualitativ hochwertige, aber äußerlich wenig ansprechende Automobile gebaut hat, darf man der neuen Flaminia-Reihe bestimmt einen guten Erfolg und damit einen neuen Aufschwung des alten Hauses prophezeien.
Die Italiener, zu Kompromissen gern bereit, sind ja dann immer am stärksten, wenn sie italienisch bleiben. Fiat wandelte auf fremden Pfaden mit den Karosserien für den 1400 und 1900 – es war ein Fehler. Auch Ghia scheint unsicher geworden, auf alle Fälle wird dort experimentiert, während Pinin Farina souverän seine als richtig erkannte Linie verfolgt und eine unverkennbare Handschrift besitzt. In seiner neuen Fabrik beschäftigt er übrigens 1000 Leute und kann 40 Karosserien täglich herstellen. Von 1959 an werden bei ihm in Turin bestimmte Cadillac-Ausführungen serienmäßig den letzten touch bekommen. Der doppelte Transport über den Atlantischen Ozean ist im Verkaufspreis mit



ALFA ROMEO VON FARINA

Dies im Kühlergrill amerikanisch anmutende Coupé auf dem Alfa Romeo 2000-Fahrgestell hat nun statt der Schiebetür wieder normale Türen – es kann sich noch immer sehen lassen. Alle Alfas besitzen jetzt übrigens Porsche-Synchronisierung.



LANCIA FLAMINIA GRAN TURISMO

Touring karossierte (ebenfalls auf dem 252 cm-Fahrgestell) den Flaminia als Gran Turismo – sehr glattflächig und sehr italienisch. Bemerkenswert das Doppelscheinwerfer-Motiv.



ALFA ROMEO
ABARTH 1000

Abarth zeigte den ersten von ihm unter Verwendung von Alfa Romeo-Aggregaten gebauten 1 Liter-Sportwagen, bei dem der Hub von 75 auf 58 mm reduziert wurde. Mit 10:1 Verdichtung und 2 Weber-Doppelvergasern leistet der 998 ccm-Motor 90 PS bei 7950 U/min. Der mit seiner gedrungenen Bertone-Karosserie nur 650 kg schwere Wagen soll knapp 200 km/st erreichen.

enthalten. Bei Ghia spielt sich etwas Ähnliches ab.

Alfa Romeos Giulietta Sprint – im Gegensatz zum 1900 auch ein typisch italienischer Wagen – ist nun nach anfänglichen Schwierigkeiten zu einem wirklichen Erfolg geworden, und das ja auch zu Recht. Was der kleine Zweinockenwellen-Motor von nur 1290 ccm an Kraft besitzt, ist geradezu unglaublich. Man kann annehmen, daß die Veloce-Ausführungen durchweg über 100 PS leisten. Allerdings ist die bildhübsche Karosserie so wenig aerodynamisch, daß 100 PS gerade ausreichen, um sie auf knapp über 180 zu bringen – das gleiche Tempo, wofür ein Porsche 75 PS benötigt. Dies ist wohl auch der Grund, weshalb der schon im Vorjahr gezeigte Giulietta SS mit seiner sehr aerodynamischen Karosserie nun doch gebaut werden soll. Mit rund 110 PS ist dieses nur 1,21 m hohe Sportcoupé bereits 212 km/st gelaufen.

Wo wir gerade von Leistungen sprechen: die Beschleunigungsdaten für den 3,5 Liter Maserati GT liegen jetzt vor – der erste Maserati-Typ, der jemals in Serie gebaut worden ist. Man sieht ihn in Italien und auch in der Schweiz jetzt schon gelegentlich, und es ist ein ebenso schönes wie starkes Auto. Im allgemeinen Fahreindruck läßt er sich übrigens mit dem 300 SL vergleichen. Hier seine Beschleunigungswerte:

Von 0– 60 in 3,8 sec
„ 0– 80 in 5,8 sec
„ 0–100 in 8,0 sec
„ 0–120 in 11,0 sec
„ 0–140 in 13,3 sec
„ 0–160 in 18,0 sec
„ 0–180 in 21,5 sec
„ 0–200 in 27,6 sec

Daß man nicht nur mit einem Maserati, Ferrari oder Aston-Martin granatenmäßig beschleunigen kann, wußte Paul Frère zu berichten. Er hatte einem seiner Brüsseler Freunde vom neuen DB 4 erzählt, der bekanntlich von 0 auf 160 km/st und wieder zurück auf 0 mit seinen Scheibenbremsen weniger als 30 sec benötigt. Pauls Freund, einer der bekanntesten belgischen Piloten, besitzt einen 55er Ford V8 mit Iscanderian-Spezialköpfen. Dreimal hintereinander – ohne Scheibenbremsen! – fuhr er mit dieser Feldhaubitze die 0–160–0-Strecke in 27 sec.

Eine Sonderstellung nimmt Carlo Abarth mit seinen schnellen Fiat-Versionen heute in Italien ein. Allenthalben unter dem gewölbten Dach der Ausstellungshalle (übrigens dem größten Europas) trifft man auf Abarth-Konstruktionen. Ein großer Erfolg wird zwei-



LANCIA FLAMINIA
COUPÉ

Pinin Farina, dessen Firmenzeichen vom Eingang seines neuen 1000 Mann-Werkes grüßt, entwarf das auf dem verkürzten Flaminia-Fahrgestell (272 cm) gebaute Coupé, das nun serienmäßig von Lancia geliefert wird.



TRIUMPH TR 3

So sieht der sonst ein bißchen sperrig wirkende britische Sportwagen aus, wenn sich ein Italiener seiner annimmt. Dies schnittige Coupé mit seinen großen Fensterflächen wurde von Vignale entworfen und heißt bezeichnenderweise „Italia".

fellos der Bialbero, der neue Zweinockenwellen-750er in dem süßen kleinen Zagato-Coupé – an anderer Stelle in diesem Heft wird ausführlich über ihn berichtet. Bei Bertone steht ein Alfa Romeo-Sportcoupé mit einem von Abarth auf 1000 ccm gebrachten Giulietta-Motor, an dem ganz besonders interessant die Führung der Auspuffleitungen ist. Um die Gase zu kühlen, führt Abarth die Krümmer nach vorn in einen ca. 40 cm vor dem Motor liegenden Auspufftopf, von wo die Leitungen dann in üblicher Weise nach hinten gehen. Die Entspannung und Dämpfung der Abgase ist ja auch bei uns noch weitgehend eine reine Routinefrage, aus jahrelanger Empirie entstanden, und wieviel in einem guten Auspuffsystem steckt, das ist durchaus noch nicht überall bekannt.
Von Bertone stammt auch der NSU-Sportprinz (mit einem achteckigen Stahlknopf am Handschuhkasten just an der Stelle, wohin der Beifahrer im Eventualfall mit der Stirn schlägt), und je ein Sportcoupé auf Jaguar- und Aston-Martin-Fahrgestell.
Auch die Fiat besitzt wieder einen Sportwagen-Prototyp, noch ein wenig im Hintergrund und auf dem Farina-, nicht aber auf dem eigenen Stand: den neuen Zweinockenwellen-1500er. Der mit 78 × 78 mm quadratische Reihenvierzylinder entspricht dem Osca-Motor und wurde auch als Prototyp für Fiat von den Brüdern Maserati gebaut. Mit 8,6:1 Verdichtung leistet er in der Normal-Ausführung 81 PS bei 5500 U/min. „Fiat beabsichtigt" – so der offizielle Kommentar – „bei künftigen Konstruktionen einen entsprechend angepaßten Motor dieser Art zu entwickeln". Der Motor hängt im Fahrgestell des Fiat 1200, Farina hat für das sportliche Auto (von dem auch eine 120 PS-Version erscheinen soll) ein sehr gut aussehendes Sportcoupé gebaut.
Für die deutschen Journalisten in Turin gab es eine Spezial-Überraschung in Form des Lloyd Alexander-Sportcoupés von Frua, das allgemein sehr gefiel bis auf das viel zu große Lloyd-Zeichen im Grill und die etwas verwegenen Front-Stoßstangen. Sehr nett gelöst die wie beim DS 19 am Dach angebrachten Rückleuchten.
Vielleicht ist es gar nicht abwegig, wenn Autofabriken, die ein vorgesehenes neues Modell länger als 1 oder 2 Jahre zu verkaufen beabsichtigen, den ausgewählten Modellentwurf von einem konkurrierenden Styler oder Karossier überarbeiten ließen, der dann gewiß jene kleinen Fehler entdeckt, die der

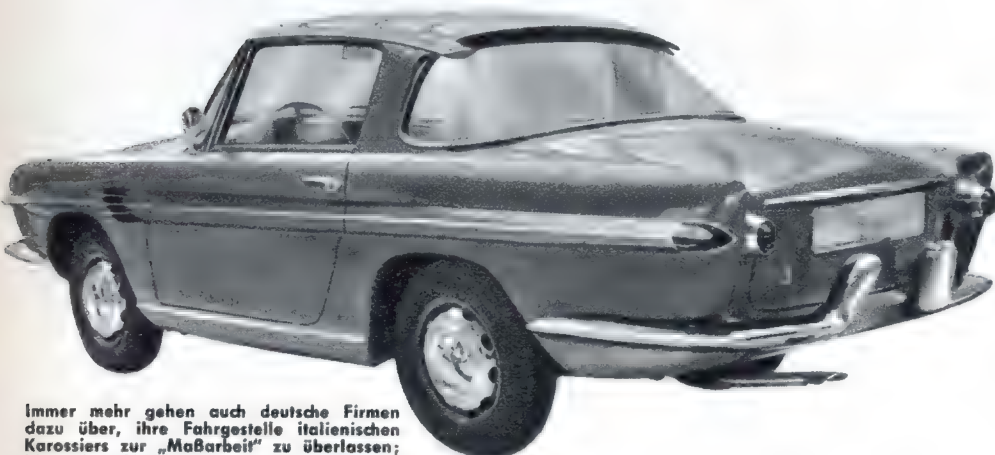


FERRARI 410 COUPÉ

Beim großen Ferrari-Coupé von Farina ist die Dachlösung mit den ganz schmalen Pfosten, die erstmalig eine wirklich komplette Rundumsicht ermöglichen, besonders bemerkenswert und elegant. Im übrigen beeindruckt hier, wie bei allen Farina-Karosserien, die ungewöhnlich saubere Detailarbeit.



Der Austin Healey „Sprite" ist zwar kein Wagen, mit dem man in der 1000 ccm-Klasse im Sport mit großen Erfolgsaussichten starten kann, aber ein hübscher kleiner Zweisitzer mit sportlicher Linie.

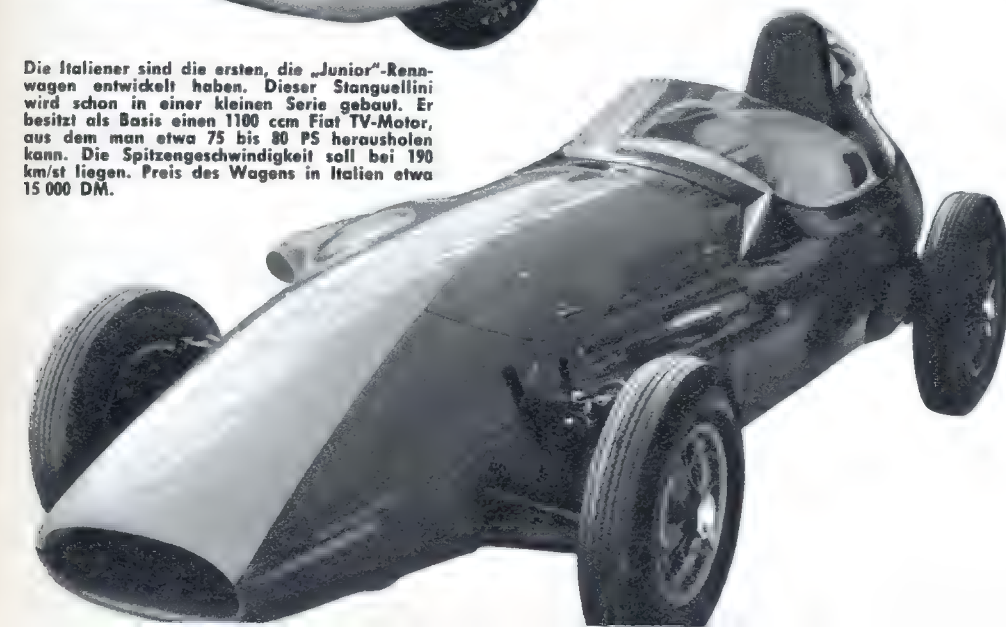


Immer mehr gehen auch deutsche Firmen dazu über, ihre Fahrgestelle italienischen Karossiers zur „Maßarbeit" zu überlassen; hier der Lloyd Alexander TS mit Frua-Karosserie.

Mit dieser von Pinin Farina gebauten einsitzigen Vollstromlinien-Karosse hat der Abarth-Fiat 500 im Autodrom von Monza eine ganze Reihe von neuen Klassenrekorden aufgestellt, wobei die Durchschnitte für die kürzeren Distanzen über 150 km/st lagen.



Die Italiener sind die ersten, die „Junior"-Rennwagen entwickelt haben. Dieser Stanguellini wird schon in einer kleinen Serie gebaut. Er besitzt als Basis einen 1100 ccm Fiat TV-Motor, aus dem man etwa 75 bis 80 PS herausholen kann. Die Spitzengeschwindigkeit soll bei 190 km/st liegen. Preis des Wagens in Italien etwa 15 000 DM.



Vater an seinem Kind gemeinhin zu übersehen pflegt. An der noch heute gut aussehenden Borgward Isabella z. B. das ebenfalls viel zu große Firmenzeichen, am Karmann-Ghia das, was ein erheblicher Prozentsatz seiner Besitzer aus eigenem Formgefühl mit einem kleinen Grill versehen läßt, nämlich die zu nackte Vorderpartie, und so manches andere bei diesem und jenem.
Auf dem Stand von Stanguellini ausgestellt war einer der kleinen 1100er Rennwagen der neuen Formel Junior, bei der ein Mindestgewicht und die Verwendung bestimmter Serienteile vorgeschrieben ist. Dieser Stanguellini mit 1100er Fiat-Motor, ein Traum von einem Monoposto, läuft 190–200 km/st und kostet 15 000 DM! Was für herrliche Rennen

Die „Junior"-Formel ist folgendermaßen definiert worden:

1. Es sind einsitzige Rennwagen mit offener Karosserie.
2. Motorblock und Zylinderkopf müssen von einem Wagen stammen, der als serienmäßiger Tourenwagen eingestuft ist. Das System der Gemischaufbereitung (Einspritzung oder Vergaser) und die Lage der Nockenwellen darf nicht geändert werden. Obenliegende Nockenwellen sind grundsätzlich nicht zulässig.
3. Das Getriebegehäuse muß von einem serienmäßigen Tourenwagen stammen, die Untersetzungen und die Zahl der Gänge können geändert werden. Der Lieferant des Getriebes muß nicht der des Motors sein.
4. Das Bremssystem (Trommel- oder Scheibenbremse) muß von dem Wagen entlehnt werden, dem der Motor entnommen wurde.
5. Ein Anlasser ist vorgeschrieben.
6. Sperr-Differentiale sind nicht zulässig.
7. Der Hubraum darf nicht größer als 1100 ccm sein, dabei ist es erlaubt, beim Ausgangsmotor die Bohrung, nicht aber den Hub zu verändern, um auf diesen Zylinderinhalt zu kommen.
8. Mit Öl und Wasser, aber ohne Treibstoff darf das Gewicht nicht kleiner als 400 kg sein. Bei einem Hubraum bis 1000 ccm: 360 kg.
9. Kleinste Maße: Radstand 2000 mm, Spur 1100 mm, Außenbreite der Karosserie 950 mm.
10. Als Treibstoff muß handelsübliches Benzin verwendet werden.

könnte man aufziehen, wenn solche Junior-Rennwagen, evtl. auf DKW- und Goliath-Basis, auch bei uns zu einem vernünftigen Preise hergestellt und entsprechende Rennen auf populären Strecken veranstaltet würden!
Auch der gemeinsame Markt kündigte sich in Turin an. Offenbar durch das Abkommen Renault–Alfa Romeo veranlaßt, senkte die Fiat die Preise für die Kleinen, und der deutsche VW-Importeur ließ sich nicht lumpen und schlug am VW nicht weniger als 1180 DM ab. Für etwaige Kaufabschlüsse waren auf dem VW-Stand dafür Stühle und Tische Modell Reichsarbeitsdienst bereitgestellt, während andernorts Plüsch, Polster und Gobelin die Stunde regierten. *H. W. Wieselmann*

KRAFTFAHRZEUGVERSICHERUNGEN, EIN FÜR VIELE GESELLSCHAFTEN SCHLECHTES, ABER TROTZDEM UNENTBEHRLICHES GESCHÄFT:

Defizit unabwendbar?

Die Versicherungsgesellschaften müssen in der Kraftfahrzeugversicherung teilweise Verluste hinnehmen, und sie begründen damit ihre Forderung nach Prämienerhöhung. Ob solche Erhöhungen unvermeidbar sind, untersucht unser Mitarbeiter Reinhold Klamm.

Im Schatten des glanzvollen Aufstiegs der Versicherungswirtschaft steht die Kraftverkehrsversicherung. Sie erscheint mit roten Zahlen in den sonst befriedigenden Bilanzen der Gesellschaften, und die Feststellung, daß dieser Versicherungszweig die Schicksalsfrage der deutschen Assekuranz zu werden drohe, ist nicht ganz von der Hand zu weisen. Insgesamt steht die Kraftverkehrsversicherung im letzten Geschäftsjahr mit 37 Mill. DM in der Kreide. Auf die Haftpflichtversicherung entfallen davon allein 25,4 Mill. DM. Diesem Passivposten stehen Prämieneinnahmen in Höhe von 1,233 Mrd. DM gegenüber.

Unter diesem Aspekt betrachtet erscheint der Wunsch der Kraftverkehrsversicherer nach einer Erhöhung der Prämien keineswegs ungerechtfertigt, und es ist zu begrüßen, daß man nicht an eine lineare Anhebung der Sätze denkt, sondern in erster Linie die Fahrzeuge und Fahrzeugklassen zur Ader lassen will, die nach der Statistik die meisten Unfälle verursachen. Den unfallfreien Fahrern, gleich welcher Fahrzeugkategorie sie angehören, winkt Belohnung in Form eines bemerkenswerten Bonussatzes. Dieser sollte nach den Vorstellungen des zuständigen Ausschusses des Verbandes der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrsversicherer (HUK-Verband) die Höhe von 50% der Prämie nach fünf unfallfreien Jahren erklimmen. In AUTO, MOTOR und SPORT wurde im Anschluß an das Meersburger Pressekolloquium des HUK-Verbandes ausführlich darüber berichtet.

BRUDERZWIST IM HUK-VERBAND?

Diese Bonusregelung fand nicht nur das Mißfallen der Interessenvertretung der Versicherungsnehmer, der Arbeitsgemeinschaft von Versicherungsnehmern für Fragen der Kraftverkehrsversicherung, die darin nur einen Schachzug sieht, dem geforderten freien Wettbewerb im Kraftverkehrsversicherungsgeschäft aus dem Weg zu gehen, sondern auch einer bemerkenswerten Gruppe innerhalb des HUK-Verbandes selbst. Man sprach ganz offen von einem Bruderzwist. Der Opposition ging es nun aber keineswegs, wie vielfach angenommen wurde, um eine Freigabe der Prämien, sondern ihr erschien der für die Prämienrückgewähr gewählte Höchstsatz aus finanziellen Gründen nicht tragbar. Es liegt auf der Hand, daß das Bonusproblem von einer Mammutgesellschaft mit schlechtem Schadenverlauf anders betrachtet werden muß als von einem kleinen, vielleicht nur an einen Berufszweig gebundenen Unternehmen, das vorbildliche Kraftfahrer zu seinen Kunden zählt. Zieht man in Betracht, daß sich dieses kleine Unternehmen ausschließlich mit der Kraftverkehrsversicherung befaßt und keine Möglichkeit des finanziellen Ausgleichs in anderen lukrativeren Versicherungszweigen besitzt, dann wird klar, welches Risiko der 50%-Bonus mit sich bringen würde. Den berechtigten Bedenken der Oppositionsgruppe wurde insofern Beachtung geschenkt, als man jetzt mit einem Bonushöchstsatz von 40% operiert.

Auch im Hinblick auf das hohe Defizit in der Kraftverkehrsversicherung ergeben sich verschiedene Betrachtungsweisen innerhalb des HUK-Verbandes. Große Unternehmen, die Versicherungsgeschäfte verschiedener Art betreiben, kontern immer wieder die Empfehlung, die zuschußbedürftige Kraftverkehrsversicherung doch endlich aufzugeben, mit dem Hinweis, daß dann die Gefahr eines staatlichen Versicherungsmonopols gegeben sei und – das ist das interessantere Argument –, daß aus organisatorischen Gründen auf diesen Versicherungszweig nicht verzichtet werden könne. Hinter den organisatorischen Gründen verbirgt sich das Interesse der Versicherungsvertreter, die im Zeichen der steil ansteigenden Kfz-Zulassungskurve in der Regel den größten Teil ihrer Provisionen dem defizitären Kraftverkehrsversicherungsgeschäft verdanken. Was die Kfz-Haftpflichtversicherung betrifft, so kann man fast von einem automatischen Verdienst sprechen, weil Zeit- und Arbeitsaufwand auf Grund des staatlichen Versicherungszwanges nur einen Bruchteil dessen ausmachen, was in anderen Versicherungszweigen vorausgesetzt wird. Würde man diese ergiebige Quelle plötzlich verstopfen, wäre es sicher nicht so einfach, einen großen Stab von Akquisiteuren bei der Stange zu halten. Die Kraftverkehrsversicherung erweist sich also gewissermaßen als Leim der gesamten Organisation, von dem alle anderen Versicherungszweige mehr oder minder abhängig sind.

KOPPLUNGSGESCHÄFTE

Die Vielseitigkeit der großen Unternehmen ist in einem Punkt ohne Frage als Vorteil gegenüber den Gesellschaften zu werten, die sich ausschließlich mit der Kraftverkehrsversicherung befassen. Gemeint ist die Möglichkeit, den Kunden durch attraktive Angebote im Rahmen der Versicherungssparten, die der Prämienbindung nicht unterliegen, zum Abschluß eines Kfz-Versicherungsvertrages zu bewegen. Diese Kopplungsgeschäfte, die eine für den Versicherungsnehmer günstige Mischkalkulation ermöglichen, sind Wettbewerbselemente, derer sich die reinen Kfz-Versicherer nicht bedienen können. Nimmt man ihnen, wie vorgesehen, die Möglichkeit einer individuellen Anwendung des Mehrheitsnachlasses, bleibt als Rudiment des Wettbewerbs nur noch die Beitragsrückgewähr aus technischem Gewinn, die zu zahlen sich nur noch ganz wenige Gesellschaften in der Lage sehen. Das sind natürlich keine gleichen Startbedingungen.

Angesichts dieser vielfachen Verflechtungen innerhalb der Versicherungswirtschaft fällt es schwer, das hohe Defizit in der Kraftverkehrsversicherung sozusagen als unabwendbar hinzunehmen. Um zu objektiven Zahlen zu kommen, müßte man bei allen Gesellschaften, die sich mehreren Versicherungszweigen widmen, prüfen, in welchem Maße der Unterschuß in der Kraftverkehrsversicherung aus organisatorischen Gründen anderen Sparten anzulasten ist, die praktisch von diesem notleidenden Geschäftszweig profitieren. In diesem Zusammenhang ist es zweckdienlich, auch den sogenannten Verwaltungsaufwand einer näheren Betrachtung zu unterziehen. Der HUK-Verband setzt dafür einen Betrag von 30% in Rechnung. Davon entfällt etwa die Hälfte auf die Werbungskosten. Daß man auch mit einem geringeren Prozentsatz auskommen kann, beweisen solche Gesellschaften, die nach der Statistik des HUK-Verbandes über eine Schadensquote von über 100 verfügen müßten und dennoch keinen Konkurs angemeldet haben. Es sind also offensichtlich bei vielen Versicherungsunternehmen noch nicht alle Möglichkeiten der Rationalisierung erschöpft, und schon aus optischen Gründen wäre es gut, wenn künftig Einsparungen auf diesem Gebiet zu verzeichnen wären.

BELASTENDE BAGATELLUNFÄLLE

Natürlich ist damit das Defizit noch nicht getilgt. Ein radikaleres und auch ein mehr Erfolg versprechendes Mittel, um ein für allemal aus dem Schneider herauszukommen, ist die völlige Ausklammerung der Bagatellunfälle aus dem Zuständigkeitsbereich der Kraftverkehrsversicherungen. Diesen Vorschlag halten die Experten des HUK-Verbandes für nicht realisierbar, weil ihrer Meinung nach eine Flut von Prozessen die Folge davon wäre, daß man den Unfallpartnern die Schadensregelung selbst überläßt. Diese Bedenken müßte man konsequenterweise aber auch dann haben, wenn man im Rahmen der künftigen Bonusregelung fest damit rechnet, daß der Versicherungsnehmer stillschweigend kleinere Schäden aus der eigenen Tasche bezahlt, um seinen Bonus dabei nicht zu verlieren. Im übrigen strebt man in der allgemeinen Haftpflichtversicherung eine Selbstbeteiligung an, um sich von der schweren Bürde der Bagatellschäden zu befreien. Sind die Unterschiede wirklich so

Fortsetzung auf Seite 39



ES ist noch gar nicht lange her, da hatte ich anläßlich des 180 D-Testberichtes Gelegenheit, mich über Für und Wider des Dieselmotors im Personenwagen auszulassen. Daß der 180 D genügend Anhänger besaß und nicht das schlechteste Pferd im Hause Daimler-Benz war, das bewiesen die Produktionsziffern. Sparsam war dieser 180 D, aber halt ein bißchen ein rauher Bursche und beileibe kein Rennpferd. Natürlich munkelte man schon damals von einer Neuentwicklung des Motors. Das schien glaubhaft, weniger, weil dieserart ein paar PS mehr herausschauten, sondern weil es nahelag, die Vereinheitlichungsbestrebungen im Mercedes-Motorenbau auch auf den Pkw-Dieselmotor auszudehnen, d. h. auch hier endgültig den 1,9 Liter-Kurzhuber einzuführen, was fertigungs- wie montagetechnisch viele Vorzüge haben mußte. Trotzdem wurde das Gerücht dementiert – die Gründe lagen auf der Hand.

Anfang Oktober kam er aber doch, der neue 190 D, und verstärkt nun neben den Schwestertypen 180 D, 180 und 190 das Angebot der „kleinen" – sprich: billigen – Mercedes-Typen sehr zugkräftig. Wenn sich aber erst herumgesprochen haben wird, welcher Sprung vom 180 D zum 190 D gelungen ist, so wird bald der neue Typ bestes Pferd im Stalle sein, selbst wenn sich der „alte" 180 D dank niedrigeren Preises noch lange im Produktionsprogramm halten und nicht allsogleich den Reformern zum Opfer fallen sollte. Man darf, was letztere anbelangt, ja nicht vergessen, daß die 180 D-Maschine auf mehreren Gebieten als Antriebsmotor eine industriell wichtige Rolle spielt, nicht zuletzt im Unimog und Typ 319. Sie wird also bestimmt nicht von heute auf morgen verschwinden – aber das Moderne ist noch immer der Feind des Alten gewesen.

Die Mercedes-Leute haben mit diesem neuen Motor schon etwas Hochmodernes geschaffen. Als erstes einen Kurzhub-Diesel, bei dem das Hub-Bohrungs-Verhältnis sogar noch unter 1 liegt, es also gewiß schwer war, Verbrennungsräume so niedrigen Inhalts zu schaffen, daß trotz großer Ventile das notwendige Verdichtungsverhältnis von 21:1 herauskam. Nicht umsonst blieb man bislang beim ventilgesteuerten Diesel mit Hub-Bohrungs-Verhältnissen von 1,2:1, was aber natürlich der Tendenz nach kleiner Kolbengeschwindigkeit bzw. nach hoher Drehzahl sehr im Wege stand. Der 190 D kann sich dank seiner Kurzhubcharakteristik selbst noch 4000 U/min leisten, ohne daß sich zwischen Zylinder und Vorkammer Strömungsverhältnisse abspielen, welche einen geregelten Ablauf der Gemischaufbereitung und Verbrennung in Frage stellen. Hohe Drehzahl ist ja das A und O hoher Hubraumausbeute; beim 190 D sind es jetzt immerhin 26,4 Dauer-PS je Liter Hubraum, mit denen man rechnen kann. Wie bescheiden waren wir da noch zu Zeiten des 170 D! Die 50 PS des 190 D sind fast genau das, was früher die 52 PS der 1,8 Liter-Ottomaschine waren, und heute scheint selbst bei einem „rauhen Dieselmotor" das Edelste an Motorzubehör keine Verschwendung mehr: obenliegende Nockenwelle, Feinstölfilterung im Hauptstrom, Öl-Wasser-Wärmetauscher usw.

Seine Vorzüge:

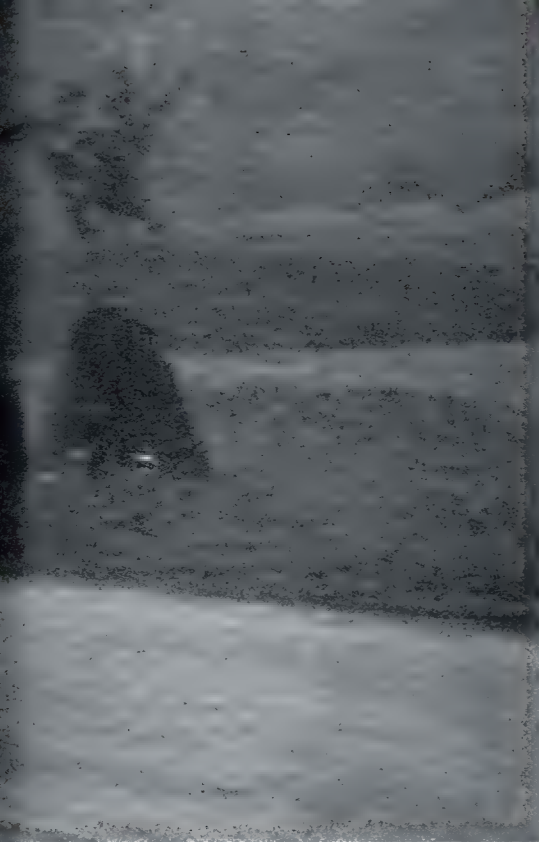
Der 190 D ist schneller, lebendiger und trotzdem noch wirtschaftlicher als der 180 D, dem er auch den größeren Innenraum und die bessere Ausstattung des Typ 190 voraus hat.

Seine Nachteile:

Auch er nagelt vernehmlich im Leerlauf, und man geniert sich noch immer, zu nachtschlafender Zeit nach Hause zu kommen und den Motor vor der Garageneinfahrt laufenzulassen.

So ist von „rauh" denn auch wenig mehr zu spüren, weder bei der Höchstgeschwindigkeit, wo die Maschine fast als am ruhigsten zu bezeichnen ist, noch im allgemeinen Betriebsverhalten. Zwar hatte ich mir von den Erfahrungen der Mercedes-Konstrukteure mit Allstoff-Vorkammer-Dieselmotoren versprochen, daß das Nageln bei kalter Maschine und im Leerlauf beim 190 D ganz verschwunden sein würde, was indessen nicht der Fall ist. Noch immer geniert man sich, zu nachtschlafender Zeit mit dem Diesel nach Hause zu kommen und den Motor unnötig laufenzulassen. Einzig in dieser Beziehung ist kein deutlicher Unterschied zwischen 180 D und 190 D feststellbar.

Die Maschine ist auch wesentlich geschmeidiger. Hatte der 180 D-Motor 10,3 mkg maximales Drehmoment bei 2000 U/min (= 57% der Höchstdrehzahl), so der 190 D-Motor 11,0 mkg bei 2200 U/min (= 55% der Höchstdrehzahl). Die 0,7 mkg Differenz machen sich sehr wohl bemerkbar, nachdem sich an Getriebe und Hinterachse überhaupt nichts und hinsichtlich des Gewichtes beider Wagen praktisch nichts geändert hat. Zwar nennt die Betriebsanleitung als Bergsteigefähigkeit in den beiden oberen Gängen nach wie vor 6 und 11%, aber angesichts des höheren Drehmomentes (ein Verdienst des größeren Hubraumes) ist die auf diesen Steigungen erzielbare Geschwindigkeit höher. Und man darf nicht vergessen, daß man diese angenehme Zugabe trotz deutlich höherer Spitzengeschwindigkeit erhält. Das wirklich Entscheidende ist aber folgendes: Die Einspritzpumpe riegelt beim 190 D erst bei 4000 statt schon bei 3500 Touren ab, so daß sich die Gänge weiter ausfahren lassen bzw. man früher zurückschalten kann. Das macht eine ganze Menge aus, vor allem natürlich in dem für Überholvorgänge so wichtigen dritten



Unser Test:

MERCEDES-BENZ 190 DIESEL

Gang, wo man heute nach Tacho fast bis 90 km/st kommt und früher mit glatten 10 km/st weniger zufrieden sein mußte. So ist das Vorwärtskommen für den, der es eilig hat, erheblich leichter als beim 180 D, und man läßt den 43 PS-Schwestertyp in jeder Situation „stehen", an der Kreuzung, auf der Autobahnsteigung und in der Ebene erst recht.

Das ist auch mit Zahlen gut zu belegen. Der Testwagen war sicher nicht der schlechteste des Mercedes-Teststalles, und die Reglerfeder der Einspritzpumpe vielleicht „künstlich gealtert", denn ich erreichte 127 km/st Höchstgeschwindigkeit, was 4100 U/min Höchstdrehzahl entspricht. Aber jeder Kunde kann einmal auch in der Serie an solchen, relativ spät abriegelnden Motor kommen, und die Reglerfeder pflegt sich im Laufe des Gebrauchs etwas zu „setzen". Den 180 D hatte ich seinerzeit mit 116 km/st Spitze gemessen, was gleichfalls als überdurchschnittlich gut zu bezeichnen ist. Mit seinen regulären 4000 U/min Höchstdrehzahl muß der 190 D immerhin seine 124 km/st laufen, während der 180 D theoretisch mit 110 km/st am Ende ist. Das ist in etwa die Spitzengeschwindigkeit des ursprünglichen Typs 180, dem der 190 D auch hinsichtlich seines Temperamentes weitgehend entspricht. Vielleicht kennzeichnet das am ehesten den Fortschritt, der mit dem neuen Diesel gemacht wurde.

Wie sieht es nun mit dem Temperament im Vergleich zum 180 D aus? Der 190 D kommt ab Stand auf 60 km/st in 10,5 sec (180 D in 13 sec), auf 80 km/st in 18 (22,5) sec, auf 100 km/st in 33 (39) sec, und die 116 km/st Spitzentempo des 180 D, zu denen sich jener etwa 90 sec Zeit ließ, erreicht er in 42 sec. Für die Spanne 0–120 km/st sind 57 sec notwendig. Die Beschleunigung in den Gängen ist nicht nur wegen der höheren Enddrehzahl günstiger, sondern ebenso wegen des höheren Drehmomentes. So sind 30–80 km/st heute statt in 30,5 schon in 24 sec möglich und 30–100 km/st in 39 statt 50 sec (jeweils direkter Gang). Das spricht Bände über die verbesserte Elastizität des Fahrbetriebs. Auch die Zeit für den stehenden Kilometer mit 45,9 sec (echte Endgeschwindigkeit 115 km/st) ist für einen Diesel-Personenwagen wahrlich nicht schlecht.

Beim Verbrauch war zunächst zu befürchten, daß er entsprechend der gesteigerten Fahrleistung ebenso deutlich höher liegen würde, wie sich das analog im Normverbrauch von 7,1 gegenüber 6,8 Liter/100 km (DIN 70 030) schon ausdrückt. Andererseits liegt die Teillastverbrauchskurve (Verbrauch bei konstanter Geschwindigkeit) des 190 D ab 50 km/st um 0,1 bis 0,6 Liter/100 km günstiger, werden doch hier z. B. für 100 km/st 7,3 statt 7,9 Liter/100 km genannt. Das beweist eine weitere Verfeinerung und noch bessere Beherrschung des Verbrennungsverfahrens und weiter eine vervollkommnete Regelungstechnik.

In der Tat lag der Testverbrauch mit 7,6 Liter/100 km sogar noch etwas niedriger als seinerzeit beim 180 D. Zufall oder geänderte Versuchsbedingungen? Die Testrundstrecke ergab Folgendes (Werte für 180 D in Klammern): Stuttgart–Lindau 63,0 (59,6) km/st mit 6,85 (7,6) Liter/100 km, Bummelstrecke 53,7 (52,9) km/st mit 5,8 (6,1) Liter/100 km, Autobahn 112,9 (90,0) km/st mit 9,4 (9,2) Liter/100 km, Gesamtstrecke 67,0 (61,7) km/st mit 7,1 (7,45) Liter/100 km. Daraus ergibt sich die erstaunliche Tatsache, daß der 190 D nicht nur wesentlich schneller ist auf der Reise, sondern dazuhin noch sparsamer –



Kopfbild: Der 190 D ist kein Sportwagen und seiner Motorcharakteristik nach auch kein sportlicher Tourenwagen. Trotzdem kommt man mit ihm recht gut vorwärts. Diese Kurve wurde nahe der Höchstgeschwindgkeit mit etwa 125 km/st befahren. – Rechts: So sieht der 190 D aus, wenn er scharf gebremst wird. Fahrwerk und Bremsen des schnelleren Benzin-190 reichen für ihn natürlich gut aus.

Dinge, die bei der Wahl zwischen beiden Typen doch sehr zu berücksichtigen sind. Die Amortisation der Preisdifferenz ist eben angesichts der höheren Fahrleistung des 190 D nicht nur ideeller, sondern dank der größeren Sparsamkeit sehr realer Natur! Der Verbrauch schwankte im übrigen beim Testwagen zwischen 5,8 und 10,6 Liter/100 km. Der letztere Wert ergab sich anläßlich der Vollgas-Beschleunigungsmessungen. Im Stadtverkehr werden 8 Liter/100 km so gut wie nie überschritten.

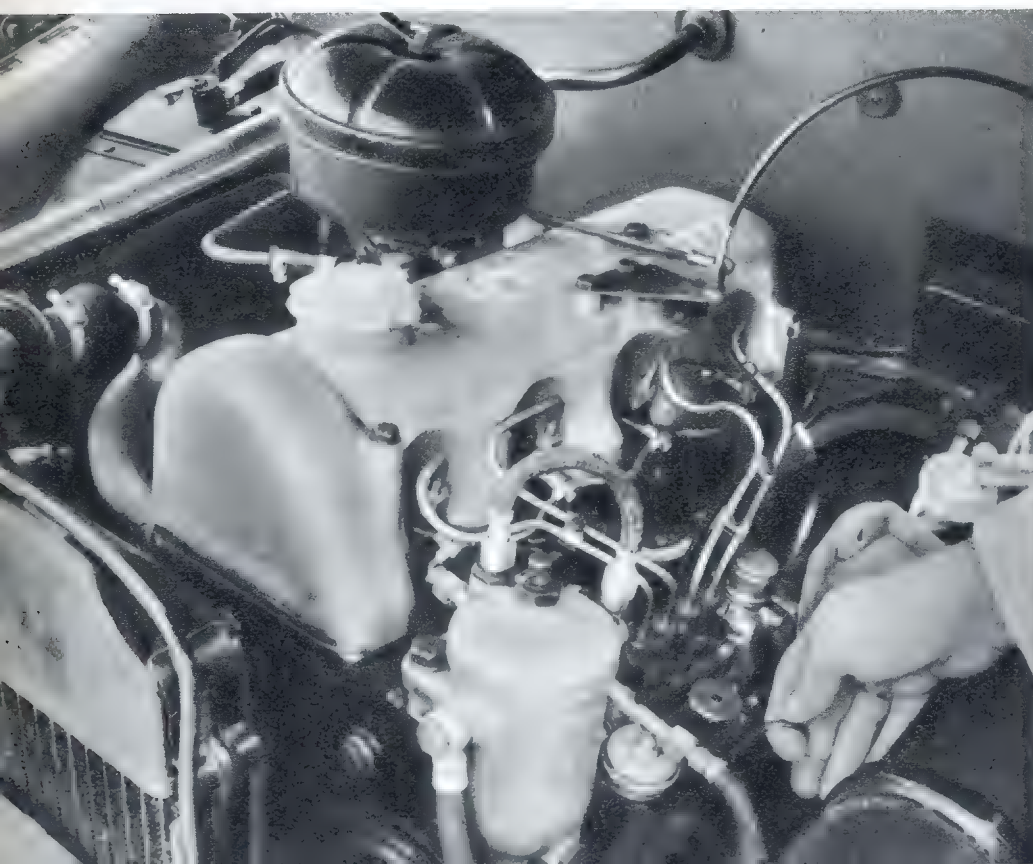
Wobei stets zu bedenken bleibt, daß das Liter Dieselöl um gute 13 Pfennige weniger kostet als das Liter Normalbenzin. Die Tankfüllung zu knapp 30 DM reicht bei 8 Liter/100 km mittlerem Verbrauch eben ihre 700 Kilometer. Nun, das ist eine Rechnung, die ich keinem der vielen 180 D-Verfechter mehr aufzumachen brauche. Seit es den 190 D gibt, dürfte sich aber so mancher, der vom Diesel-Pkw seither nicht viel hielt, doch einmal eingehender mit der Wirtschaftlichkeit dieses Fahrzeugs und des Diesel-Pkw im allgemeinen befassen. Wie gesagt, entspricht der 190 D dem früheren Vergaser-180 in puncto Fahrleistung, aber er ist ungleich wirtschaftlicher. 124–127 km/st Spitze reichen, wie man sieht, auch auf nicht ebener Autobahn für Schnitte über 110 km/st aus, wobei die Kraftstoffkosten unter 5 DM/100 km bleiben. Schnitte über 60 km/st auf der normalen Straße für weniger als DM 3.60/100 km sind gewiß auch nicht schlecht. Der Vergaserwagen gleicher Größe braucht hier glatt seine 1,5 bis 2 Liter/100 km zu 65 Pfennig/Liter mehr. Der Diesel wird stets der wirtschaftlichste Motor bleiben, auch wenn Diesel- und Ottokraftstoff einmal genau gleich viel kosten sollten, weil der Ottomotor die geringen spezifischen Verbräuche eines 21:1 verdichtenden Dieselmotors niemals erreichen kann.

Seither mußte man freilich den Diesel-Pkw „lahm" schimpfen. Die 180 D-Besitzer kaufen mir das nicht ab, weil sie wissen, daß auch mit diesem Wagen bei entsprechender Fahrweise gut voranzukommen ist. Der 190 D ist unbestritten aber noch schneller und lebendiger und kann deshalb auch dort ins Kalkül gezogen werden, wo der Diesel von der Fahrleistung her abgelehnt wurde. Was an den Dieselmotor überhaupt noch erinnert, ist eigentlich nur das Nageln, das ich eingangs schon erwähnte; während der Fahrt verhält sich die Maschine viel ruhiger als die des 180 D. Auch das schwere Stampfen und Arbeiten in der Motoraufhängung bei Leerlauf ist verschwunden. Rechtzeitiges Zurückschalten verhindert das Brummen der Karosserie, wenn im direkten Gang unter 40 km/st gefahren wird.

Ansonsten ist der 190 D ein echter 190 bis auf Motor und Hinterachsübersetzung (3,70 gegen 4,10); er hat also auch dessen Platzverhältnisse, die reiche Ausstattung (einschließlich Scheibenwascher, Lichthupe, Heizgebläse, Lenkschloß, Rückfahrscheinwerfer) und nicht zuletzt wohl auch dessen turboverschaufelte Bremsen. An die Stelle des Oktanzahlkompensators tritt die Verstellung der Leerlaufdrehzahl, die man bei kalter Witterung begrüßt. Überhaupt finde ich die Handhabung des Dieselmotors in vielem einfacher als die des Ottomotors, wo man mit der richtigen Behandlung des Choke stets Kopfzerbrechen hat (es sei denn, man hätte einen automatischen Startvergaser, zu dem sich die deutschen Mittelklassewagen nur so zögernd ent-



Von außen ist der 190 D nur durch die Aufschrift auf dem Heck von der Vergaserausführung zu unterscheiden. Und natürlich durch das Motorgeräusch! Sein Dieselmotor hat als Besonderheit eine obenliegende Nockenwelle. Die Hand liegt am Ölmeßstab.



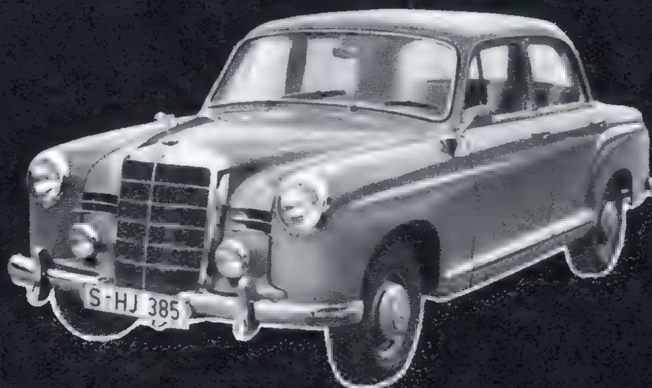
schließen können – im Gegensatz zum Ausland, wo man ihn schon im Kleinwagen finden kann). Ist einmal vorgeglüht, so kommt der Motor unter Garantie und läuft (zusätzlich dank Leerlaufverstellung) auch durch, ohne beim nächsten Auskuppeln stehenzubleiben oder Fontänen unverbrannten Kraftstoffs zum Auspuff hinauszublasen. Der 190 D hat übrigens nicht mehr den seither üblichen Dreh-Anlaßschalter, sondern einen Zugschalter: ab Raste 1 nach außen gezogen = Vorglühen, weiteres Ziehen gegen Federwirkung = Anlassen, Zurückschieben über Raste 1 hinaus = Abstellen bzw. Unterbrechen der Kraftstoffzufuhr. Nur in dieser letzteren Stellung ist das Abziehen des „Zündschlüssels" und Einrasten des Lenkschlosses möglich.

Über die Innenabmessungen und die Ausstattung im einzelnen brauche ich mich nicht zu verbreiten; sie sind ja Mercedes-Norm und werden eines Tages zumindest für die vier „kleinen" Typen 180a, 180 D, 190 und 190 D einheitlich sein – überdurchschnittlich reichhaltig und stets von guter Qualität, denn an falscher Stelle hat Sindelfingen nie gespart. Ein Wort noch zur „inneren Sicherheit". Alle Knöpfe und Schalter liegen im Bereich des durch das Lenkrad eher geschützten Fahrers. Einzig die Zeituhr mit ihrem Stellknopf und allenfalls die Heizungsregulierungshebel der rechten Seite ragen im Bereich der Beifahrers aus dem Armaturenbrett heraus. Letzteres ist nicht gepolstert, denn man kann geteilter Ansicht über die Zweckmäßigkeit einer relativ weichen (oder harten), mehr psychologisch als ernsthaft wirksamen Schaumgummipolsterung sein. Die mitunter gerügte Anordnung der Stockhandbremse links von der Lenksäule kann nur bei extrem langen Beinen oder extrem naher Sitzposition zum Lenkrad stören. Voraussagen darüber, ob auch die Maschine des 190 D jene sagenhafte Lebensdauer früherer Dieseltypen von mehreren hunderttausend Kilometern erzielen wird, sind natürlich gewagt. Über 26 PS/Liter und Drehzahlen von 4000 U/min sind gegenüber der früheren Belastung, etwa beim alten 170 D, an sich ein schlechtes Vorzeichen, aber die Entwicklung stand ja auch nicht still. Die mittleren Kolbengeschwindigkeiten sind dank Kurzhub eher kleiner als einst; man hat einen Öl-Wasser-Wärmetauscher, der für schnellstes Erreichen der Betriebstemperatur sorgt, man hat verbesserte Kurbelwellen- und Pleuellager, sorgfältigere Bearbeitungsmethoden und last not least bessere Öle als früher. Vielleicht sind Spekulationen hinsichtlich der Lebensdauer auch völlig falsch am Platze, weil wohl nur noch selten ein Auto mehr als 100 000 Kilometer in erster Hand bleibt. Dem Wiederverkaufswert tut eine anerkannt hohe Lebensdauer natürlich gut. Es ist aber kaum anzunehmen, daß der 190 D nicht wenigstens so langlebig sein wird wie der langhubige 180 D. Der 190 D scheint mir eine sehr konsequente Lösung innerhalb des Daimler-Benz-Programms. Brachte der neue 180a eine unverkennbare Steigerung der Fahrleistung gegenüber dem Vorgängertyp, so ist das beim 190 D gegenüber dem 180 D nicht minder der Fall. Das Bestreben der Mercedes-Ingenieure, durch gesteigerte Fahrleistung die Typen laufend den gesteigerten Ansprüchen des Verkehrs anzupassen, ist nur zu begrüßen. Es ist im Falle 190 D so gut gelungen, daß ohne Zweifel ein neuer Käuferkreis für den Diesel-Personenwagen angesprochen wird.

Dipl.-Ing. W. Buck

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MERCEDES-BENZ 190 DIESEL



MOTOR

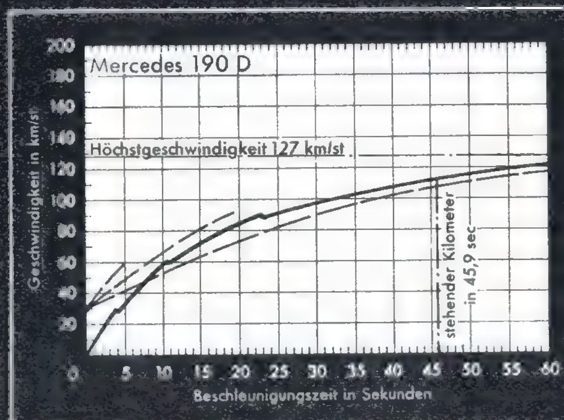
Vierzylinder-Viertakt-Dieselmotor in Reihe (Vorkammerverfahren), Bohrung x Hub 85 x 83,6 mm, Hubraum 1897 ccm, Verdichtung 21:1, hängende Ventile, obenliegende Nockenwelle (Antrieb mittels Kette), 3 Mehrstoff-Kurbelwellenlager, Leistung 50 PS bei 4000 U/min, maximales Drehmoment 11,0 mkg bei 2200 U/min, Wasserkühlung mit Kurzschluß-Thermostat (9,3 Liter Wasserinhalt einschl. Heizung) Druckumlaufschmierung mit kombinierter Fein-Feinst-Filterung im Hauptstrom und Öl-Wasser-Wärmetauscher, Bosch-Einspritzanlage mit pneumatischer Regelung, 56-Litertank im Heck (5 Liter Reserve), Batterie 12 Volt 84 Amp.st. im Motorraum, 160 Watt-Lichtmaschine, Kolbengeschwindigkeit bei Nennleistung (4000 U/min) 11,2 m/sec, bei 100 km/st (3220 U/min) 9,0 m/sec, Geschwindigkeit bei Nennleistung 124 km/st.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Trockene Einscheibenkupplung, am Motor angeflanschtes vollsynchronisiertes Viergangetriebe mit Lenkradschaltung, Übersetzungen: I. 4,05, II. 2,38, III. 1,53, IV. 1,00, Rückwärtsgang 3,92, Ölinhalt Getriebe 1,4 Liter, zweiteilige Kardanwelle, Hypoid-Achsantrieb, Übersetzung 3,70, Ölinhalt 2,25 Liter.

FAHRWERK

Rahmen-Boden-Anlage, mit Karosserie verschweißt, Einzelaufhängung der Vorderräder an Querlenkern, Schraubenfedern und Drehstabstabilisator, Achse mittels Fahrschemels elastisch im Fahrzeug aufgehängt, Aufhängung der Hinterräder an Eingelenkachse mit Schraubenfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauflenkung (Übersetzung 18,5) mit Lenkungsstoßdämpfer, Bereifung 6,40–13 (1,7/1,8 atü), hydraulische Fußbremse, Bremsfläche 816 cm² (vorn Duplex), Handbremse als Stockbremse auf Hinterräder wirksam.



ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2650 mm, Spurweite 1420/1460 mm, Bodenfreiheit 195 mm, Außenmaße 4485 x 1740 x 1560 mm (unbelastet), Wendekreisdurchmesser 10,7 m, Leergewicht lt. Werk 1220 kg, fahrfertiges Gewicht 1250 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1660 kg.

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	0 bis 30 km/st
II. Gang	10 bis 53 km/st
III. Gang	15 bis 84 km/st
IV. Gang	ab 25 km/st
Höchstgeschwindigkeit	127 km/st

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	10,5 sec
0 bis 80 km/st	18 sec
0 bis 100 km/st	33 sec
0 bis 120 km/st	57 sec
1 km mit stehendem Start	45,9 sec

Steigfähigkeit

I. Gang 36% (16 km/st), II. Gang 19% (27 km/st) III. Gang 11% (36 km/st), IV. Gang 6% (51 km/st).

Leistungsgewicht

fahrfertig	25,0 kg/PS
voll belastet	33,2 kg/PS

Verbrauch

bei 40 km/st	3,9 Liter/100 km
bei 60 km/st	4,5 Liter/100 km
bei 80 km/st	5,6 Liter/100 km
bei 100 km/st	7,3 Liter/100 km
bei 120 km/st	10,0 Liter/100 km
nach DIN 70030 (90 km/st)	7,1 Liter/100 km
Testverbrauch	7,6 Liter/100 km

Verbrauchsstreuung 5,7 bis 10,6 Liter/100 km

Wartung (Empfehlungen lt. Betriebsanleitung)

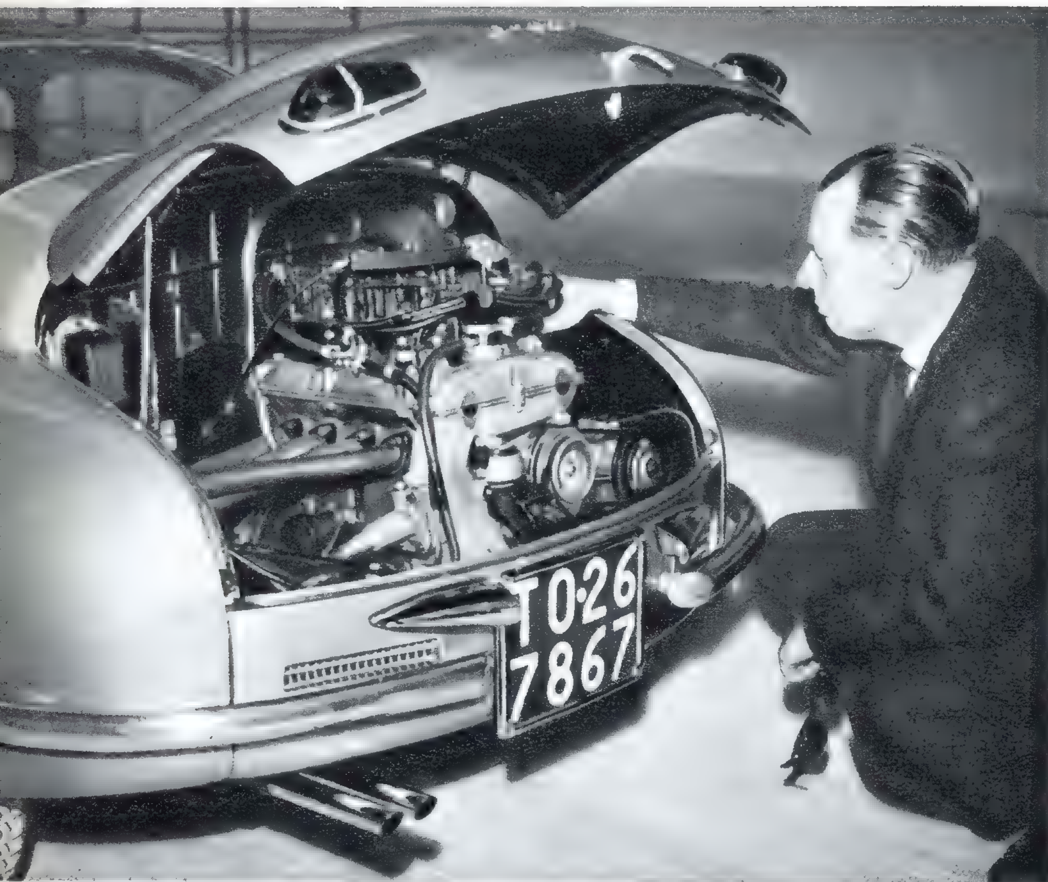
Ölwechsel	alle 3000 km
Pflegedienst	alle 3000 km
Einfahrzeit	1500 km

PREIS

Limousine viertürig	DM 9950.—
Schiebedach	DM 600.—
Zweifarbenlackierung	DM 180.—
Weißwandbereifung	DM 90.—

Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr	DM 274.—
Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr	DM 290.— + 5%
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr	DM 306.— + 5%



Wir fuhren:

Fiat-Abarth 750 Record Monza

Das entzückendste mechanische Spielzeug, das augenblicklich in der Welt für Männer existiert, heißt 750 Bialbero und wird in gar nicht so kleiner Anzahl von Carlo Abarth in Turin gebaut. Es ist ein mit Teilen und auf der Basis des Fiat 600 entwickeltes Sportwägelchen mit einem nicht weniger als 61 PS leistenden Zweinockenwellen-Motor. Das Ganze steckt in einem frechen, von Zagato gebauten Sportcoupé von max. 1,20 m Höhe. Der Auspuffton ist wie der eines 3 Liter-Ferrari, und die Spitzengeschwindigkeit, die man mit dem giftigen kleinen Insekt erreichen kann, liegt bei 180 km/st. Das hört sich übertrieben an: aber ich habe den 750 Bialbero zusammen mit Paul Frére auf der belebten Autostrada Turin–Mailand selbst mehrere Male mit 175 und 177 gestoppt – bei Regen, leichtem Nebel und 9° C Außentemperatur. Der unkontrollierbare Gegenverkehr, die nicht ideale Temperatur und vor allem der Regen, der ja kleine Wagen prozentual viel stärker bremst als starke, erklären die Differenz zu der von Abarth angegebenen Spitze. Überdies läßt dieser, um sich auf keine fruchtlosen Diskussionen einlassen zu müssen, jeden 750 Bialbero auf der Monzabahn – soweit das möglich ist, in Gegenwart des Kunden – messen und testieren. Der von mir gefahrene Wagen hatte in Monza eine Höchstgeschwindigkeit von 183 km/st erreicht.

Die Notwendigkeit eines solchen Autos, das die Vorderleute, wenn man dicht genug folgt, nicht einmal im Rückspiegel sehen können, kann man ebenso in Zweifel ziehen wie die von Maßanzügen und Langhaardackeln. Wie schön, daß es sie gibt in einer Welt, in der alle Dinge sich immer mehr gleichen! Erfreulicherweise existieren auch noch genügend Leute, die DM 14 000.– für so ein rasantes Spielzeug ausgeben können und, was das Ausschlaggebende ist, auszugeben bereit sind, denn Abarth ist dabei, die erste Serie von 200 Bialberi in festem Auftrag zu bauen. Rahmen, Radaufhängung und Lenkung des 750 Bialbero sind mit kleinen Abänderungen die gleichen wie beim Fiat 600, ebenso die Bremsen, die hier allerdings mit Frendo Competizione-Belägen ausgerüstet werden. Beim Motor freilich wird fast nur noch der Block vom 600 verwendet, dessen Zylinderbohrungen von 60 auf 61 mm ausgebohrt worden sind. Eine von Abarth entwickelte, steifere Kurbelwelle mit drei Hauptlagern und Gegengewichten verlängert den Hub von 56 auf 64 mm, woraus sich ein Gesamthubraum von 747 ccm ergibt. Die im Zylinderkopf im Winkel von 40° hängenden Ventile werden von 2 obenliegenden, über Ketten angetriebenen Nockenwellen betätigt.

Die Zylinder erhalten ihr Gemisch von 2 Weber-Doppelvergasern, so daß also jedem Zylinder ein eigener Vergaser zugeordnet ist. Diese grundsätzlichen und eine Reihe kleinerer Änderungen erhöhen die 19 PS des Fiat 600 auf 61 PS beim 750 ccm-Zweinockenwellen-Abarth.

Soviel Leistung bei einem kleinen Saugmotor kann nur von hoher Drehzahl kommen, und so korrespondiert der Wert von 61 PS denn auch mit einer Tourenzahl von 7000 U/min. Bei unsern Beschleunigungsmessungen schalteten wir jeweils bei 7800 U/min und mußten aufpassen, diesen Wert nicht zu überschreiten, denn der Motor ist ungewöhnlich drehfreudig und geht beträchtlich über 8000 U/min, ohne besondere akustische Anzeichen im Ventiltrieb von sich zu geben. Symptomatisch für den Motor ist die Tatsache, daß er ab 4000 U/min gut zieht und von dort ab anscheinend progressiv immer mehr Leistung abzugeben scheint, wenn man nur die Drehzahl steigert. Er erscheint so hemmungslos ungestüm, daß man sich Zügel der Vernunft anlegen muß, um das rasante kleine Herz sich nicht selbst zu Tode jagen zu lassen.

Daß der nur 9,7:1 verdichtete Motor gar nicht einmal besonders strapaziert wird, geht allein schon aus der Tatsache hervor, daß er im Farina-Rekordwagen Ende Oktober in Monza 5 neue Internationale Rekorde aufstellte, wobei er u. a. 500 km mit einem Durchschnitt von 206,786 km/st in 2:25,4 Std. fuhr – eine für einen Dreiviertelliter-Motor sensationelle Leistung.

Glattflächig, aerodynamisch, nur 1,20 m hoch: der Fiat-Abarth 750 Bialbero (Bialbero = 2 Nockenwellen). Oben: Tester und Spielzeug nehmen miteinander Fühlung. Es wurde eine höchst erfreuliche Bekanntschaft.





Überraschend war auch seine Elastizität: aus 2000 U/min im IV. Gang nahm er willig Halbgas, aus 2500–3000 U/min bereits Vollgas ohne Stuckern oder Verschlucken an. Bei einer Hinterachsübersetzung von 9/39 (1:4,35) und einer Übersetzung von 1:0,896 im IV. Gang entsprechen 1000 U/min jeweils 26,2 km/st. Bei rund 70 km/st im IV. kann man also schon voll beschleunigen.

Den Kilometer mit stehendem Start legte der Fiat-Abarth mit uns zweien an Bord im Mittel mehrerer Läufe in 33,7 sec mit einem Durchschnitt von 107 km/st zurück, der beste Lauf war 33,3 sec (108 km/st). Unter günstigeren Wetterbedingungen und mit nur dem Fahrer besetzt müßte man auf 32 sec (112,5 km/st) kommen. Bei einem so kleinen Fahrzeug wird das Leistungsgewicht durch die zweite Person ja entscheidend beeinflußt. Bei 588 kg fahrfertigem Gewicht und einer Person von 75 kg (insgesamt 663 kg) ergibt sich ein Leistungsgewicht von 10,9 kg/PS – um dies Leistungsgewicht mit 2 Personen von 75 kg (Gesamtgewicht 738 kg) zu erreichen, müßte der Motor schon 67 PS leisten. Die zweite Person an Bord entspricht also einem Leistungsverlust von 6 PS!

Straßen- und Kurvenlage sind genauso, wie man sie sich von so einem kleinen Geschoß erträumt, die Lenkung ist direkt genug, ohne überempfindlich zu sein, und die Bremsen – ja, also die Bremsen sind nicht weit her. Im Fiat 600 reichen sie vollauf, aber konnte Ing. Dante Giacosa denn wissen, daß Carlo Abarth mit eben diesen Bremsen 180 km/st schnell fahren würde? Die Bremsen sind des Bialberos schwächster Punkt.

Wer da meint, das kleine Hochleistungsauto schraube von vornherein alle Komfortansprüche auf ein nur von Sportfans hinzunehmendes Maß zurück, sieht sich sehr angenehm enttäuscht. Selbst der Einstieg in das winzige Auto ist gar nicht so sehr unbequem, und sitzt man erst mal drin, hat man durchaus Veranlassung, sich wohlzufühlen. Sitze, Türen, Armaturenbrett sind überraschend sauber und liebevoll verarbeitet, wie man denn überhaupt sagen kann, daß der Bialbero nicht nur von seinen Fahrleistungen, sondern auch von seinem Äußeren her ein kleines Schmuckstück ist.

Da wir nun schon einmal auf der Autostrada waren, nahmen wir die Gelegenheit wahr, einen von Abarth auf Schwung gebrachten Fiat 600 zu messen. In der normalen 600er Karosserie war der Motor-Typ „Mille Miglia Gran Turismo 750 für verbesserte Serienwagen" eingebaut, der 9,8 : 1 verdichtet ist und bei 6000 U/min 46 PS abgibt. Mit zwei Personen besetzt, legte der Wagen im Mittel mehrerer Messungen den Kilometer mit stehendem Start in 39,0 sec (92,3 km/st) zurück. Seine Höchstgeschwindigkeit ermittelten wir unter denselben ungünstigen Wetterbedingungen mit 133,5 km/st, was für eine viersitzige Limousine mit 750 ccm-Motor ja wirklich enorm ist. Abarth veranlaßte uns dann, das Auto noch einmal mit halbwegs hochgestellter und dabei arretierter Motorklappe (siehe Bild) zu messen. Und dabei ergab sich die erstaunliche Tatsache, daß der Wagen nun plötzlich ein Mittel von 139,3 km/st erreichte! Offenbar wirken hier zwei ganz verschiedene Faktoren zusammen: einmal die bessere aerodynamische Form, zum andern die kühlere und damit sauerstoffreichere Ansaugluft. Auf alle Fälle waren wir sehr beeindruckt, als wir nur die Motorhaube etwas nach hinten stellen mußten, um sogleich 6 km/st schneller zu fahren!

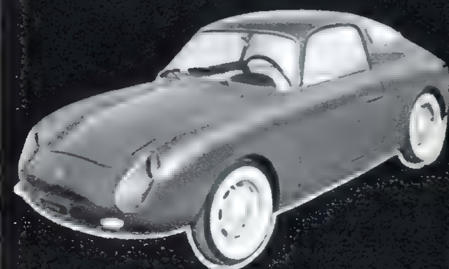
Mit so einer Fiat-Abarth-Limousine die Mille Miglia in ihrer alten Form mitzufahren, muß das Amüsanteste sein, was man auf vier Rädern erleben kann. *H. U. Wieselmann*

Die so weit geöffnete und in ihrer Stellung arretierte Motorhaube der Fiat-Abarth-Limousine ergab einen exakt gemessenen Geschwindigkeitszuwachs von beinahe 6 km/st!



TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

ABARTH 750 BIALBERO RECORD MONZA



MOTOR

Vierzylinder-Viertaktmotor im Heck, Zylinderanordnung in Reihe, Bohrung x Hub 61 x 64 mm, Hubraum 747 ccm, Verdichtung 9,7 : 1, Leistung 61 PS bei 7000 U/min, spezifische Leistung 81,9 PS/L, Höchstdrehzahl 8200 U/min, max. Drehmoment 7,5 mkg bei 5000 U/min, 2 obenliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, 2 Weber-Doppelvergaser, mechanische Benzinpumpe mit Membrane, Tankinhalt 55 l, Wasserkühlung, Pumpenkühlung, Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 4 l), Batterie 12 V, 28 Amp.st.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung mit nachgiebiger Nabe, Mittelschalthebel, Vierganggetriebe: Untersetzungen: I. 3,385, II. 2,055, III. 1,333, IV. 0,896, rückwärts 4,275, Achsantrieb 4,35 : 1 (andere auf Wunsch).

FAHRWERK

Rahmen aus gestanztem Blech, vorn Einzelradaufhängung mit Querblattfederwerk mit oberen Schwingarmen, hinten Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern und Schwingarmen, hydraulische, doppeltwirkende Teleskopstoßdämpfer, Reifen 135 x 12, Lenkung mit Schnecke und Sektor, hydraulische Fiat-Bremsen, Bremsfläche 432 cm^2, mechanische Handbremse auf Getriebewelle.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2000 mm, Spurweite 1150/1160 mm, Außenmaße 3470 x 1350 x 1200 mm, Bodenfreiheit 160 mm, Wagengewicht vollgetankt 590 kg, Leistungsgewicht fahrfertig 9,7 kg/PS, Wendekreis-Durchmesser 8,7 m.

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	0 bis 54 km/st
II. Gang	23 bis 89 km/st
III. Gang	35 bis 137 km/st
IV. Gang	39 bis 180 km/st

1 km mit stehendem Start in 33,7 sec = 107 km/st
1 km mit fliegendem Start in 20,6 sec = 175 km/st
(Messungen am 6. 11. 58. Regen, Nebel, 9° C. Wind 5 km/st)

PREISE

(ab Importeur)

Coupé zweisitzig	DM 15 980.—
Spyder zweisitzig	DM 15 980.—

Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr	DM 116.—
Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr	DM 340.— + 5%
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr	DM 404.— + 5%

IMPORTEUR

Nöldeke KG., Konstanz a. B.,
Hinterhauser Straße 8.

Zum Wintersport ins Sauerland

Für Leute, die südlich des Mains wohnen, ist das Sauerland als Wintersportgebiet kein rechter Begriff; denn eine Hochfläche mit 600 m Meereshöhe und einigen Solitärerhebungen darauf, die alle unterhalb der 900-Meter-Grenze bleiben, ist für Süddeutschland nichts Besonderes, da dort mit Alpenmaßstäben gerechnet wird.
Aber nicht der ganze Süden Westfalens (der Name Sauerland bedeutet soviel wie „Südland") zwischen Ruhr und Sieg mit dem Ebbe-Gebirge, dem Lenne-Gebirge und dem Arnsberger Wald ist ein qualifiziertes Skigebiet, sondern nur das Hochsauerland mit dem Rothaargebirge als Kernstück. Zwar werden auch Altenhundem, Bilstein, Brilon, Lüdenscheid, Meschede und Meinerzhagen zum Skilaufen besucht, aber die eigentlichen Wintersportorte liegen um den Kahlen Asten. Sie heißen Winterberg, Berleburg und Oberhundem.

*

Die günstigsten Anfahrtsstrecken sind im Winter zum Hochsauerland folgende:

Kassel – Korbach – Medebach – Winterberg = 68 km.
Hannover – Autobahnausfahrt Wiedenbrück – Lippstadt – Meschede – Nuttlar – Winterberg = 221 km.
Münster – Warendorf – Wiedenbrück – Lippstadt – Meschede – Nuttlar – Winterberg = 146 km.
Essen – Dortmund – Werl – Arnsberg – Meschede – Nuttlar – Winterberg = 152 km.
Köln – Bensberg – Olpe – Altenhundem – Winterberg = 127 km.
Koblenz – Neuwied – Roth – Siegen – Schameder – Berleburg – Winterberg = 124 km.
Frankfurt – Autobahnausfahrt Gießen – Marburg – Battenberg – Allendorf – Winterberg = 130 km.
Würzburg – Hammelburg – Fulda – Alsfeld – Battenberg – Allendorf – Winterberg = 239 km.

*



Die Besonderheiten des Sauerlandes sind die riesigen Forsten, die teilweise eine Ausdehnung von fast 50 km erreichen, und die tiefeingeschnittenen Täler, welche die Höhenzüge und Hochflächen in eine vielkuppige Berglandschaft auflösen. Die Talflanken sind meist steil und an vielen Stellen von baumfreiem Gelände durchsetzt. Obwohl hier die Siedlungen, von wenigen Ausnahmen wie Winterberg abgesehen, alle in den engen Tälern liegen, sind die Höhen nicht still geblieben.
Da die Leute im Ruhrgebiet längst wissen, was für ein prächtiges Skigebiet sie vor der Haustür haben, sind sie gleichzeitig mit dem ersten Schnee hier oben, wo der Kahle Asten mit seiner weißen Kuppe und den von Harsch und Rauhreif krummgezogenen Fichten eine Riesengebirgsszenerie vorgaukelt. Hinter dem Forsthaus Kaltenscheid ragt eine waldbesetzte Kuppe hinter der anderen auf; hier wird man an Landschaftsbilder erinnert, wie man sie im Osburger Hochwald zwischen der Saar und der Mosel zu sehen bekommt. Die Wacholderheiden in der Gegend von Eversberg sind zu übereinandergeworfenen Schneesäcken geworden und gleichen den weißverwehten Klippen im Fichtelgebirge und im Bayrischen Wald. Und schließlich könnte der Blick vom Wallenstein ins Wennetal auch ein Stück Vogesenlandschaft sein. Überall in den Fichten turnen die Schwanzmeisen, Goldhähnchen pfeifen dünn, an den Chauseebäumen hängen die Dompfaffen wie rote Winteräpfel und am Waldrand ruft der bunte Distelfink seinen Namen.
Schnee gibt es hier oben mehr als genug. Denn Winterberg liegt 670 m hoch, und bis zu den höchsten Erhebungen geht es nochmals fast 200 m hinauf. Außerdem wirken die vielen Rücken, die vom Kahlen Asten nach allen vier Himmelsrichtungen

ausstrahlen, wie riesige Schneezäune, hinter denen es meterhoch weiß und weich liegenbleibt. Das Rotwild tritt dann unter den Randfichten mit langen Trägern und Löchern in den Dünnungen unruhig hin und her, überfällt die Brandruten mit hohen Fluchten und zieht durch den Stangenort, wo die Häher lärmen, in das Altholz zurück. Immer im Kreise. Denn seitdem der Mond die Schneewolken beiseite geräumt hat, setzte Blachfrost ein, und die Zeit der großen Not war da.

Noch etwas Besonderes gibt es im Hochsauerland. Mitten in den riesigen Wäldern versteckt liegen stille Gasthöfe. Das Haus „Wiese", der Hof „Knoche", das Gästehaus „Hoher Knochen" und der Gasthof „Schütte" sind einige davon. Das sind nicht wie in anderen Mittelgebirgen „Sporthotels" neueren Datums, sondern alte Poststationen (hier lief ja die alte Handelsstraße von Leipzig nach Köln durch) oder ehemalige Bauernhöfe. Diese Gasthöfe haben noch teilweise ihre Schieferverkleidung, die auf der Wetterseite bis zu der Grundmauer herunterreicht, und das für westfälische Kleinhäuser typische schwarzgestrichene Fachwerkgebälk. Trotzdem gehören diese Gasthöfe zu den ersten Häusern des Sauerlandes, denn ihre Inneneinrichtung ist geschickt ihrem Äußeren angepaßt worden, so daß das Lokalkolorit erhalten blieb. Die Weinkarten sind erstaunlich reichhaltig, und die Küchen nehmen es trotz des bäuerlich-westfälischen Einschlages mit jedem gediegenen Großstadtrestaurant auf. Forellen und Wild bilden zwar den Hauptbestandteil der Speisekarten; aber man bekommt auch einen Mettwurst-Pfannkuchen (Eierkuchenteig mit eingebackenen luftgetrockneten Mettwurstscheiben), ein Hämmchen (Eisbein) mit Sauerkraut, das mit Wacholderbeeren gar gekocht wurde, und Leberwurst nach Großmutters Rezept.

Wer sich hier etwas Besonderes leisten will, der versuche einmal Rehkeule nach „Jäger Art". Das Geheimnis besteht darin, daß das Fleisch gut abgehangen ist, dann acht Tage in Rotwein gelegt und hinterher die Beize nicht weggegossen, sondern während des Bratens dem Fleisch löffelweise zugesetzt wurde. Wenn ich gebackene Forellen haben kann (Eisforellen gibt es um diese Jahreszeit nicht), dann lasse ich jedes Mixed Grill stehen. Hirsch ist meistens zäh, Wildschwein Geschmacksache. Hat man das Glück, einen Überläufer (jähriges Schwein) zu erwischen, so mag das noch angehen. Allerdings darf das Fleisch nicht zu fett sein und nicht zu lange im Bratrohr gestanden haben.

Auerhahn – lieber nicht! Jedenfalls nicht à la „Försterin", wie ich ihn einmal in Siebenbürgen bekommen sollte. Der hing schon am Fensterkreuz, als ich dort eintraf. Nach drei Wochen fiel er von allein herunter. Mit haut goût und Federgestiebe. Die Baba meinte, jetzt sei er „gar", nur müsse er noch ein wenig gewässert werden. Sie stopfte ihn in einen Sack, und der kam in die eiskalte Rodna. Obwohl ich noch ein paar Tage an der Mogura bleiben wollte, zog ich es vor, abzureisen. Deshalb meine Aversion gegen den Großen Hahn.

Die Krone allen Wildgeflügels ist ein goldgelb gebratener Fasan, dick mit kiengeräuchertem Speck umwickelt (aber nicht gespickt!), auf Kartoffelpüree mit Champagnerkraut und glasierten Weinbeeren. Der Witz dabei ist, daß der Schaumwein erst nach dem Anrichten darübergegossen wird und der Vogel untranchiert auf den Tisch kommt. Sonst macht das ganze Essen keinen Spaß. Für zwei Personen ist so ein Vogel gerade die richtige Portion. Dazu trinkt man einen leichten Bordeaux oder Burgunder. Etwa einen 49er Château Grande La Lagune, Ludon, Haut-Medoc, Appellation contrôlée Louis Eschenauer, oder einen 52er Clos Vougeot, Patriarche Père et Fils.

*

Teilweise hat das Hochsauerland etwas vom Schwarzwald. Aber nicht nur als Landschaftsbild, sondern auch wegen seiner vielen Wintersportmöglichkeiten. Denn der passionierte Skifahrer findet hier sowohl steile Slalomhänge und Sprungschanzen als auch leichte Abfahrten; dazu ein gut ausgebautes Netz von Skiwegen und ein ideales Terrain für Waldläufer.

Wo man auch hinhört, immer wieder fällt das Wort Winterberg. Dieser bekannteste Wintersportplatz des Hochsauerlandes liegt auf einer weiten Hochfläche und besitzt eigentlich alles, was ein passionierter Skifahrer sucht: zwei Sprungschanzen, einen Sessellift und weitflächige Hänge jeden Neigungsgrades. Außerdem gibt es hier eine überraschend gute Bobbahn. In Winterberg kann man unter sieben guten Hotels und Gasthöfen wählen, besonders der Hessenhof wird allgemein gelobt. Für ein Zimmer bezahlt man in Winterberg 4.–bis 10.– DM; für Vollpension wurden uns im letzten Winter 7.– bis 12.– DM berechnet. Natürlich geht es hier etwas lauter zu als in den kleineren Siedlungen des Hochsauerlandes, die zum Teil ebenfalls gutes Ski-Gelände aufweisen. Diese werden von der Linie begrenzt, welche die Orte Erndtebrück – Berleburg – Hallenberg – Medebach – Niedersfeld – Siedlingshausen – Fredeburg – Schmallenberg – Altenhundem – Heinsberg – Erndtebrück verbindet.

Auch die „Post" in Bilstein und die „Post" in Brilon sollten Sie sich merken. Das erste Hotel besitzt trotz seines bäuerlichen Charakters einen Komfort, wie man ihn im Sauerland nur vereinzelt findet, und das berühmte Sahneschnitzel, das man hier bekommt, ist allein schon einen Umweg wert. Auch in dem gleichnamigen Hotel in Brilon wohnt man gut. Die Leistungsfähigkeit der Küche tritt nicht nur durch die Größe der Forellen in Erscheinung, sondern auch durch die Art ihrer Zubereitung. Außerdem bekommt man hier während der Saison echtes Pilsner vom Faß.

*

Wenn Sie das Hochsauerland im Winter noch nicht kennen, so empfehlen wir Ihnen folgende Rundfahrt: Laasphe – Arnfeld – Aue-Röspe – Kirchhundem – Altenhundem – Schmallenberg – Winterberg – Bromskirchen – Allendorf – Battenberg – Wallau – Laasphe – Dotzlar – Berleburg – Girkshausen – Winterberg. Damit kommen Sie nicht nur durch die schönsten Teile des Rothaargebirges, sondern auch an Wildapfelbäumen vorbei, die mit ihrem Rauhreifbehang wie getriebenes Silber aussehen, an Dörfern, die wie in Watte gepackt erscheinen, und durch Hochwälder, wo die Spechtmeisen tickend die Stämme nach Spannerlarven absuchen.



Haben Sie ganz besonders Glück – das kommt jeden Winter aber nur an zwei oder drei Tagen vor – dann halten sich die Nebel in den Tälern des Hochsauerlandes bis zum späten Nachmittag, und die langen Rücken um den Dreiherrenstein, Kahleberg und Härdler schwimmen dann im Mittagslicht wie treibende Schiffe.

Auch wenn Sie bei dieser Rundfahrt Ihre Skier nicht mitgenommen haben, sollten Sie ab und zu einmal halten und ein Stück in die Wälder hineingehen. Viel gibt es da zu sehen: hier hat der Schwarzspecht einen kernfaulen Stamm bearbeitet, daß die losgehackten handlangen Splitter nur so herumliegen, dort hat Goldhals, der Baummarder, ein gelbes Dreieck in den Schnee getupft, ehe er aufbaumte, da hat ein Eichkater auf dem flechtenumsponnenen Mordstein mit den gekreuzten Schwertern gesessen und einen Fichtenzapfen entschuppt, und die Hüpfspur daneben hinterließ die Brandmaus, als das Wetter umschlug und es zu tauen begann.

*

Da die abgelegenen Gasthöfe im Hochsauerland (sie nennen sich nicht „Hotel", obwohl sie auf dieses Attribut ohne weiteres Anspruch erheben könnten) für Weihnachten und Neujahr schon Anfang Dezember ausverkauft sind, ist es ratsam, sich dort rechtzeitig anzumelden. Die Anschriften lauten:

Gasthof Wiese, Jagdhaus, Kreis Meschede;
Gasthof Schütte, Oberkirchen, Kreis Meschede;
Gästehaus Knoche, Rimberg, Kreis Meschede;
Haus Hoher Knochen, bei Schmallenberg, Kreis Meschede.

Weil aber einige dieser Häuser ziemlich weit von den Durchgangsstraßen entfernt liegen und die Waldwege dort hinauf teilweise steil sind, erkundigen Sie sich bitte gleich bei der Anfrage nach der Zufahrtsmöglichkeit bei Neuschnee. Unter Umständen müssen Sie nämlich Ihren Wagen dann irgendwo stehen lassen und werden mit einem Schlitten abgeholt. Deshalb sollten Sie nach Möglichkeit nicht zu spät am Tage am Zielort eintreffen.

An Karten brauchen Sie für diese Fahrt die Blätter 8 bis 11 der Deutschen Generalkarte.

Ulrich Sempert

Ballett d'Aérodrome

Bei allem Ernst, mit dem der Automobilsport betrieben wird und betrieben werden muß, wenn man Erfolg haben und ein technisch ausgefeiltes Fahrzeug an den Start bringen will, sollte man doch nicht vergessen, daß der Untergrund von Automobilrennen – wie von jedem Sport – der Gedanke des Spiels ist. Und nirgends kommt dieser Spielcharakter spektakulärer und amüsanter an die Oberfläche als bei Flugplatzrennen. Wenn ein Fahrer einen kleinen Fehler macht, so rächt sich das in der Zeit, die er dabei verliert, aber es kommt niemals zu einem schweren Unfall, denn die Flugplätze sind groß, die Strohballen relativ weich, und man hat Platz genug, um sich notfalls zu drehen. Dabei entstehen Szenen, die man unwillkürlich mit Figuren aus dem Ballett vergleichen kann, Szenen, wie man sie bei „normalen" Rennen sonst nicht erlebt. Leider sind die Bilder alle aus Österreich – leider deswegen, weil wir in Deutschland noch immer nicht größere, internationale Flugplatzrennen haben (obwohl wir sie haben könnten), während die Österreicher – der ÖASC – darin Vorbild sind und in diesem Jahr drei internationale Flugplatzrennen veranstaltet haben, für die ein „Flugplatzcup" in den Kategorien Tourenwagen, Gran Turismo und Sportwagen ausgeschrieben war. Auch zahlreiche deutsche und italienische Fahrer standen am Start. *R. v. F.*



„Pas de deux" nennt man das im Ballett: die beiden Partner (oder Partnerinnen) stehen sich hier, eine elegante Drehung ausführend, fast gegenüber, kraftvoll auftretend, der eine mit 1500, der andere mit 1600 ccm. (Nr. 98 Huschke v. Hanstein, Nr. 107 Anton v. Döry – weder sollte Döry eine Rechtskurve noch Hanstein eine Linkskurve fahren, sondern die Strecke beschreibt hier in Fahrtrichtung Hanstein eine Rechtskurve; Döry hat sich komplett gedreht, Hanstein schleudert beim Ausweichen.) Foto: Weitmann

Zweite Szene – neue Akteure sind aufgetreten, weniger kraftvoll, um so eleganter dafür, und sie vollführen das, was man im klassischen Ballett eine Arabeske nennt: Die Beine werden nach hinten hochgehoben, harmonisch muß das bei beiden Partnern im Gleichklang stehen; in der Fachsprache des Balletts heißt es „developer-en-arriere" (Flugplatzrennen Innsbruck: die beiden österreichischen DKW-Fahrer Schatz und Altenburger.) Foto: Jelinek





Einen spannenden Höhepunkt gibt es, wenn die Primaballerinen des Ensembles zu einem „Pas de trois" antreten, ganz eng aneinandergeschmiegt, was, wie man sich denken kann, höchste Konzentration und auch Präzision der Bewegungen erfordert. (Vorne Nr. 57, Siegfried Günther im Carrera Speedster, dem – im dunklen Gewand – der schwedische Meister Hammarlund auf dem Fuße folgt, während rechts außen Richard von Frankenberg versucht, seiner Starrolle gerecht zu werden.) Foto: Gruber



Ein Solo. Aus dem „battement frappé" (wobei nur die Unterschenkel nach vorn geworfen werden) hat die zierliche Ballerina ein „grand battement" entwickelt, mit so unerhörtem Schwung, daß von ihren vier Beinen nur noch eines auf dem Boden haftet, was eine unerhört schwierige Figur ist, wie die Experten versichern. (Flugplatz Kottingbrunn bei Wien.) Foto: Jelinek



Gegen Ende der Vorstellung sind die Akteure erschöpft, und so kommt es, daß in einem neuerlichen „pas de deux" der resolutesten und kräftigsten der Primaballerinen (der 3 Liter-Ferrari Testa Rossa von Gotfrid Köchert) ein kleiner Fehler unterläuft, der aber von der wohlgeformten Partnerin, die auf den schönen Namen Giulietta hört, eben noch korrigiert werden kann. (Zielkurve beim Flugplatzrennen in Zeltweg.) Foto: Weitmann



Ein Eleve war erstmals für ein Solo eingesetzt worden, aber er schien dieser schwierigen Aufgabe doch nicht ganz gewachsen zu sein – vielleicht haben ihn die zahlreichen enthusiastisch applaudierenden Zuschauer irritiert. Er stolperte – er behauptete nachher, es sei auf der Bühne die Oberfläche durch störende Risse im Boden ungleich gewesen – und mußte in den Kulissen von einigen Helfern aufgefangen werden, die aber auf solche Zwischenfälle bei den großen Ballettaufführungen ja schon vorbereitet sind. Das Publikum nahm es nicht übel, es lachte aus vollem Halse. Foto: Gruber

Ein VW-Fahrer:

Jetzt müssen wir uns wehren!

Die ebenso impulsiv geäußerten wie völlig richtigen Gedanken eines langjährigen VW-Fahrers über eine Zeitungsnotiz können wir nicht weglegen, ohne sie auch anderen Lesern zugänglich zu machen. Immerhin handelt es sich um ein in mehrfacher Hinsicht aktuelles Thema. Red.

Ich muß es mir vom Halse reden: Sind wir VW-Fahrer wirklich frech – wie von der übrigen autofahrenden Menschheit behauptet –, nur weil wir unseren kleinen Brummer bewegen, wie es sich gehört, nur weil wir die Maschine hoch genug drehen lassen und weil wir uns in des alten Porsches Wunder-Ei so wohl und so sicher fühlen? Sind wir frech, weil wir auf der Autobahn doppelt und dreifach so teure Geschütze überholen, weil bei uns die Spitzen-Geschwindigkeit gleich Dauergeschwindigkeit ist? Sind wir frech, weil wir den ach so engen Verkehrsraum (was sagen Sie zu dem perfekten Amts-Jargon?) schnell genug räumen? Du lieber Gott da droben, schenke den vielen anderen rollenden Brüdern doch ein wenig Erleuchtung! Aber ehe ich darauf warte – ich weiß jetzt, wer den Brunnen vergiftet!

Der „Mord auf den Straßen" geht weiter

Ein Volk von Rasern?

VON TILL

EIN SCHÖNER TRAUM
ist ausgeträumt: Die Hoffnung, daß die Verkehrsdisziplin nach der Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung in Ortschaften dauernd zunehmen würde, war eine klägliche Illusion. Die Raser (wer kennt sie nicht?), die unbekümmert um die 50-km-Grenze überholen, schneiden, Jagden veranstalten, als seien sie allein auf der Welt, sind wieder da. Leider in Massen.

DER ERFOLG:
42 Tote täglich auf den bundesdeutschen Straßen im September 1958. Das ist eine Zunahme von 21 Prozent gegenüber dem Vorjahrs-September (also unmittelbar nach der Einführung der Begrenzung).

ZAHLEN SPRECHEN
eine erschütternde Sprache. Im September 1958 mußten 1256 Menschen den jämmerlichen Verkehrstod sterben. 36 898 ... den verletzt. Wie viele davon für ihr Leben Krüppel ... wird nicht gesagt. Die Zahl der Unfälle mit Pe... stieg um fast 27 Prozent, die Zahl der V... gegenüber dem gleichen Monat des Vo... erhöht. Genügt das immer noch ni...

EIN MAGERER TROST
ist, daß im Vergleich ... Geschwindigkeitsb... bestandes (1... schaden ... und ...

Aus der „Abendpost"

Nehmen Sie die Abendpost aus Frankfurt vom 5. November 1958, schlagen Sie die erste Seite auf, setzen Sie sich, bevor Sie lesen, und lesen Sie dann:

„Der Mord auf den Straßen geht weiter"
„Ein Volk von Rasern"

Nicht wir VW-Fahrer direkt sind zwar gemeint, aber da wir nun mal die Mehrheit des rollenden Bestandes verkörpern, trifft uns das auf assoziativen Umwegen unweigerlich wieder ins Herz. Wer ist dieser Mensch, der sich „Till" nennt und der weitere 60 Zeilen in die so bequem erreichbare Tränendrüse injiziert? Ich sage es frei heraus: Er ist nicht mehr wert als die Angehörigen jenes Gewerbestandes, die sich an den niedrigsten Gefühlen ihrer Mitmenschen schamlos bereichern. Man trifft diese Berufe in den abgelegenen Seitenstraßen von Großstädten. Übrigens brauchen diese Berufsangehörigen ihre Einnahmen nicht zu versteuern. Der Staat würde sich sonst der Zuhälterei schuldig machen.

Unser „Till" aber lebt von diesen Einnahmen in aller Öffentlichkeit. Und man duldet es. Warum schreibt er nicht gleich in noch größeren Zeilen: „Man sollte das Autofahren verbieten!" Vielleicht ist er gar intelligent und fürchtet, die gut zu melkende Kuh könnte tatsächlich für immer dahinscheiden? Oder fährt er am Ende gar selbst ein Auto?

Armer Till! Welche unausgelebten Komplexe schleppst Du mit Dir herum, wenn Du solche Dinge wie diese schreibst: „Der Ehemann, der morgens seine Wohnung verläßt, möge von Frau und Kindern Abschied nehmen, als müsse er in den Krieg. Denn niemand weiß, ob er abends noch heimkehren kann." Was mag Klein Tillchen wohl damit gemeint haben? Den Zündschlüssel verloren oder nach einem Griff in die Portokasse im Knast gelandet? Till – schnulze Romane, drei Groschen das Stück, oder fülle die Reihen der deutschen Heimatfilm-Drehbuch-Autoren auf, man wird Dir dort die Füße küssen.

Aber die Sache ist ernst. Denn unser Zuckerjunge hat die Statistik bemüht. Genauer gesagt, er hat zwischen zwei Schinkenbrötchen ein paar Zahlen entdeckt. Und weil noch weitere Schinkenbrötchen künftig folgen sollen, hatte er das dumpfe Gefühl, daraus etwas machen zu müssen, genauso wie er aus den Mitteilungen des Brauerei-Verbandes die jährlich getrunkenen Hektorliter Bier in eine passende Meldung bringt. Aber hier geht es um zu Tode gekommene Menschen. Und Till hat eine Zahl aufgeschnappt, die er flugs in die Meldung „Mord auf den Straßen" umsetzt. Wo nimmt er den Beweis her, daß diese Menschen durch Raserei starben? Er kann es nicht. Aber er will es auch nicht. Denn er ist von einer anderen Blutgruppe. Nicht von jener jedenfalls, für die es sich lohnt, seine paar mühsam verdienten Knöpfe für eine Zeitung auszugeben.

Warum wehren wir uns nicht gegen solche Menschen? Ich persönlich brauche meinen Wagen beruflich. Ob es nun ein VW ist oder nicht, ich finde, daß es in diesem Stadium doch um wesentlich mehr geht. Wir sollten uns nicht untereinander das Leben schwer machen, sondern solchen Leuten, die sich „Till" nennen. Denn diese sind es, die uns in Wirklichkeit einen schönen, geräumigen Sarg zurechtzimmern.

„Mord auf den Straßen?" Liebe Frankfurter Abendpost, halte Dich lieber an die Morde, von denen Du mehr verstehst. Oder ist die Rosemarie schon zu kalt –? A. S.

ICH BELAUSCHTE MEINE FRAU ...

... BEIM TANKEN:
„Ich habe mir jetzt so eine verchromte Blende hinten über den Vergaser schieben lassen, da verrußt der Stoßdämpfer nicht mehr so –"

... BEIM PROSPEKTLESEN:
„Dieser Wagen hat ein enorm günstiges Drehmoment, 4,5 Meter, da kann ich sogar in der Kreuzgasse wenden ..."

... BEIM OPTIKER:
„Ich möchte meinem Mann so ein Barometer schenken, wo man den Luftdruck in den Rädern messen kann!"

... BEIM KD-BERATER:
„Mein Motor zieht nicht mehr richtig, ich glaube, er braucht eine frische Kompresse!"

... AUF DER TRIBÜNE:
„Wo kann man sich eigentlich so einen power-slide einbauen lassen?"



... AN DER KREUZUNG:
„Ich wollte ja gar nicht rückwärts fahren – mein Getriebe hat falsch synchronisiert ..."

... IN DER ABTEILUNG FÜR REKLAMATIONEN:
„Das soll doch die Lichthupe sein – ich höre nichts!!"

... NACH DEM URLAUB:
„Ich habe in Italien immer die Luftklappe gezogen, damit der Motor nicht zu heiß wird!"

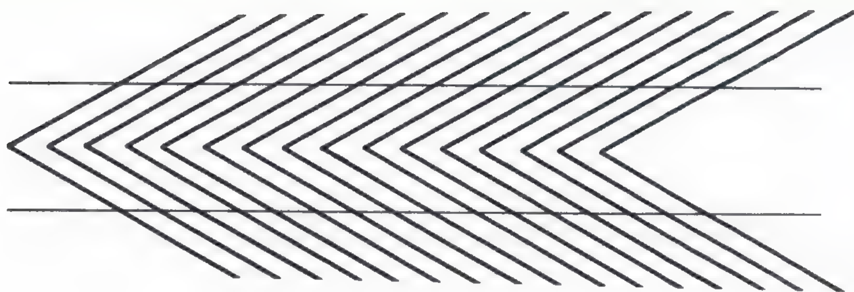
... BEIM LUFTDRUCKPRÜFEN AN DER TANKSTELLE:
„Wie sind die Ventile, müssen sie mal geschliffen werden?"

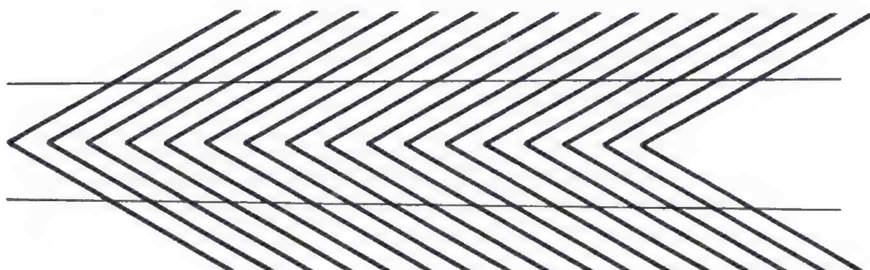
... AUF DEM PARKPLATZ:
„Sie fahren doch dasselbe Modell – ich habe gelesen, man soll die Reifen immer mal austauschen – wollen wir?!"

... IM WAGEN IHRER FREUNDIN:
„Meine Liebe, Ihr Motor klingelt ja entsetzlich, Sie müssen ein Benzin wählen, das ein paar Oktaven höher liegt!"

B. Busch

BRUCKHOFF B·D·W





Sind Ihre Augen objektiv?

Dritte unterhaltsame Frage an unsere VW-Freunde:

Diese Frage könnten Sie bejahen, wenn Sie richtig *gesehen*, nicht geraten hätten, ob die zwei quer gezogenen Linien im oberen oder unteren Fischgrätenmuster parallel sind.* –
Ihre Freunde werden die richtige Lösung ebenfalls nicht *sehen* können, wie Sie bei einer Probe leicht feststellen werden.
Wir haben den Test interessehalber mit VW-Inspektoren durchgeführt, deren Augen es gewohnt sind, zu prüfen und zu vergleichen. Sie haben vor der optischen Täuschung mit wissendem Lächeln kapituliert. Denn sie kennen die Unzulänglichkeit des menschlichen Sehvermögens aus der Praxis. Bei ihnen gilt nur die Aussage ihrer feinfühlenden Meßinstrumente, gilt nur die nackte, ablesbare Zahl, sonst nichts.
Mehr als 2500 VW-Chemiker, -Physiker, -Ingenieure und -Inspekteure überwachen die Produktion im Volkswagenwerk. Sie prüfen Teil für Teil mit gleicher Gründlichkeit, ohne zu wissen, ob es für die Wagenherstellung gebraucht wird oder ob es als Original-VW-Ersatzteil einem betagten VW die Zuverlässigkeit erhalten soll.
Original-VW-Ersatzteile sind so gut wie der Wagen selbst, sie bewahren ihm den hohen Wiederverkaufswert. Ein VW kennzeichnet ihre Echtheit.
VW-Werkstätten bestätigen gern die Verwendung von Original-VW-Ersatzteilen auf der Rechnung.



Original-VW-Ersatzteile unerbittlich im Werk geprüft

* Die Linien in dem oberen Fischgrätenmuster sind parallel

Chronik und Kritik

Für die Rallye Monte Carlo 1959, die am Sonntag, dem 8. Januar, beginnt, war bereits Nennungsschluß. Der Veranstalter hat, wie in jedem Jahr, für die einzelnen Nationen ein bestimmtes Maximal-Kontingent von Fahrzeugen festgelegt, z. B. für Frankreich und England je 95 Teilnehmer, für Deutschland 25, für Norwegen und die Niederlande 15 usf. Aus Deutschland haben sich jedoch 30 Mannschaften gemeldet; der AvD hofft, die deutsche Quote demenstprechend auf 30 erhöhen zu können. Die Streckenlänge beträgt zwischen 3400 und 3500 km. Von den 30 deutschen Meldungen entfallen 14 auf den Startplatz München, 6 auf den Startplatz Den Haag, 5 auf den Startplatz Warschau und je 2 auf die Startplätze Stockholm und Lissabon. Es haben im einzelnen gemeldet:

In der Tourenwagenklasse bis 1000 ccm: Herbert Freese; Peter Schuh; Karl Schwaneberg (alle Lloyd Alexander TS); Alfred Kling; Siegfried Eickelmann; Karl G. Mäder; Christel Meinecke; Waldemar Warmbold und Wolfgang Levy (alle Auto Union 1000); Ruprecht Hopfen (Saab).

In der Tourenwagenklasse bis 1300 ccm: Dr. v. Arland; Hans Klinken; Erwin Moch und Alfons Schneider (alle VW).

In der Tourenwagenklasse bis 2000 ccm (es gibt keine Unterteilung bis 1600 ccm, sondern nur eine Klasse 1300–2000): Werner Fuhr; Frank Kalkuhl; Theo Klinck; Alfred Krauthahn und Dr. Joachim Kühling (alle Borgward Isabella TS); Günther Schramm; Donald Delling; Adolf W. Lang und Günther Kolwes (alle Volvo 444).

In der Tourenwagenklasse über 2000 ccm: Adolf Felder (BMW 502); Peter Lindner und H. v. Zedlitz (beide Jaguar 3,4 Ltr.); Peter Hamann und Walter Schock (beide Mercedes 220 S).

In der Gran Turismo-Klasse bis 2000 ccm: Horst A. Meinke (Porsche 1600 Super).

Bemerkenswert scheint mir, daß Walter Schock, der Rallye-Europameister von 1956, nach einer gewissen Pause wieder zum Rallye-Sport zurückzukehren scheint; bemerkenswert ferner, daß vier Teilnehmer es auf dieser schweren Veranstaltung mit einem Volkswagen versuchen wollen, und daß in die „DKW-Klasse" bis 1000 ccm (es gibt keine 750er-Klasse in Monte Carlo) sich auch die Lloyd-Alexander TS hineingewagt haben. Der Alexander TS ist übrigens vor kurzem von der FIA als Serien-Tourenwagen homologiert worden. Besonderer Respekt gebührt Frau Christel Meineke, die als einzige Dame im deutschen Kontingent auftaucht. Frau Meineke hat ja schon bei der Rallye Akropolis bewiesen, daß sie noch nicht zum „alten Eisen" gezählt werden darf.

Das Nenngeld zur Rallye Monte Carlo betrug diesmal DM 450.– (im vorigen Jahr DM 400.–); dieser relativ hohe Betrag ist darauf zurückzuführen, daß die Kosten des Veranstalters infolge der allgemeinen Preiserhöhungen in Frankreich gestiegen sind, sogar die Kosten der Zeitnahme. In den einzelnen Klassen sind für die ersten drei Plätze jeweils Geldpreise in Höhe von DM 2000.–, DM 1100.– und DM 750.– ausgesetzt. Das Gesamt-Klassement ist mit DM 12 000.– dotiert: der höchste Geldpreis, den es bei europäischen Rallyes gibt; jedoch werden in der Gesamtwertung keine weiteren Preise verteilt.

*

Bei der „Tour de Corse", die über eine Strecke von 1186 km führte und 66 Teilnehmer am Start sah, gab es im Gesamt-Klassement den Überraschungssieg der Franzosen Monraisse/Féret auf einem Renault Dauphine Spezial. Dies ist die gleiche Mannschaft, die im Januar 1958 das Gesamt-Klassement der Rallye Monte Carlo gewinnen konnte. Insgesamt blieben nur drei Equipen ohne Strafpunkte, alles Renault Dauphine, unter denen dann die Zeiten einer Bergprüfung das Klassement entschieden. Monraisse/Féret erzielten dabei 6:46,3 und verwiesen damit Storez/Foulgoc, die 7:15,3 benötigten, auf den zweiten Platz. Storez fuhr allerdings eine Renault Dauphine Gordini, die als „normaler Serien-Tourenwagen" läuft, während Monraisse in der Klasse „Spezial-Tourenwagen" startete. Lange Zeit führten in der Gesamtwertung die deutsch-französische Mannschaft Paul Ernst Strähle/Robert Buchet, und Strähle erzielte auch beim Bergrennen mit Abstand die beste Zeit des Tages. Doch mußte Strähle seinen Carrera mit einem Motorenschaden auf dem letzten Drittel der Strecke stehenlassen. Der beste Gran Turismo-Wagen wurde daraufhin die Alfa Giulietta Veloce von De Lageneste/Blanchet, die jedoch nur auf Platz 6 im Gesamt-Klassement kamen, da sie Strafpunkte bekommen hatten. Die GT-Fahrzeuge mußten einen höheren Durchschnitt fahren als die Tourenwagen. Den „Coupe des Dames" gewann die schweizerisch-französische Mannschaft Mmes. Aumas/Wagner mit einer Alfa Giulietta TI.

*

Mehr Erfolg war den deutschen Teilnehmern bei der am gleichen Tag ausgetragenen Tour de Belgique beschieden, in der H. J. Walter/Brezing (Porsche Carrera) und Levy/Wencher (Auto Union 1000) jeweils ihre Klassen gewannen. Gesamtsieger der Tour de Belgique wurde die belgische Mannschaft Gérard/Nokin mit einem Mercedes 300 SL. Außergewöhnliches vollbrachten Golderer/Röhrich mit einem Mercedes 190 Diesel in der unlimitierten Klasse über 1600 ccm (es gab keine Diesel-Klasse). Sie wurden in einem dichten Feld von 300 SL, Jaguar und Triumph TR 3 Vierte.

*

Aus einer Verlautbarung des Veranstalters geht hervor, daß beim ersten Weltmeisterschaftslauf der Sportwagen 1959 – dem 12-Stunden-Rennen in Sebring am 21. März – zwei amerikanische Scarab-Sportwagen antreten sollen. So interessant es wäre, diesen neuen amerikanischen Wagen, den wir bereits in der letzten Nummer von AUTO, MOTOR und SPORT abgebildet haben, gegen die gesamte europäische Konkurrenz am Start zu sehen, so skeptisch müssen wir diese Meldung aufnehmen. Denn der Scarab hat einen Hubraum von 4,95 Ltr., liegt also außerhalb jener 3 Ltr.-Hubraum-Grenze, die für alle Sportwagen-Weltmeisterschaftsläufe vorgeschrieben ist. Da wir nicht glauben, daß Lance Reventlov bis zum März einen völlig neuen 3 Ltr.-Motor für seinen Wagen herstellen wird, ist anzunehmen, daß der Veranstalter auch Sportwagen über 3 Ltr. Hubraum zulassen will, wenn auch außerhalb der Wertung für die Weltmeisterschaft. Ob damit die FIA einverstanden sein wird, bleibt dahingestellt. Ein echter Vergleich jedenfalls kommt auf diese Weise zwischen den europäischen und amerikanischen Sportwagen nicht zustande.

Inzwischen sind uns einige technische Daten des Scarab-Sportwagens bekanntgeworden. Sein Gesamtgewicht trocken beträgt nur 815 kg, was für einen 4,95 Ltr.-Motor, der rund 350 PS leistet, sehr niedrig ist. Der Radstand des Wagens wird mit 2,30 m angegeben, Spurweite vorn mit 1,32 m, hinten 1,25 m. Reifengröße vorn 6.00–16, hinten 7.00–16. Gewichtsverteilung vorn/hinten trocken 48/52%, vollgetankt 44/56%. Das Chassis ist ein Gitterrohrrahmen, die Federung erfolgt (vorn und hinten) durch Schraubenfedern mit inliegenden Teleskop-Stoßdämpfern. Trommelbremsen mit 280 mm ⌀ und 100 mm Belagbreite, wobei die hinteren Trommeln sich am Differential befinden. Hinten de Dion-Achse; normales Viergang-getriebe.

*

Neben vielen anderen Ehrungen, die Mike Hawthorn in England zuteil wurden – er ist der erste Engländer, der jemals eine Automobil-Weltmeisterschaft erringen konnte –, ist er auch von Königin Elisabeth empfangen worden.

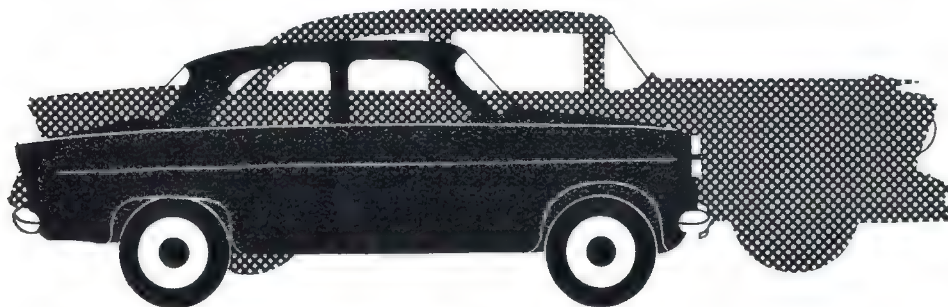
*

Die Kommentare in der englischen Presse zu der Entscheidung der CSI (Sportkommission der FIA), die Formel I ab 1961 mit einem Hubraum-Limit von 1500 ccm zu versehen, sind hart und zum Teil unsachlich. Es ist verständ-

Behra wird in der nächsten Saison nicht mehr BRM fahren. Er verhandelt zur Zeit mit Ferrari. Es ist noch offen, ob er bei Ferrari Renn- und Sportwagen oder nur in der Formel I fahren wird, was auch für Porsche von Interesse ist. Foto: Weitmann



Vier Menschen in einem Wolkenkratzer?



Länge der Giulietta Berlina: 398 cm
Länge eines amerikanischen Automobils durchschnittlicher Größe: 531 cm

In Amerika dominierten bisher die überlangen Autos, die man hierzulande die Straßenkreuzer nennt. Doch die Freude an den Straßenkreuzern läßt nach, denn die Amerikaner erkennen mehr und mehr, daß große Wagen ihre Nachteile haben, und sei es nur die Schwierigkeit, in den Großstädten eine Parklücke zu finden. Der raum-ökonomische Wagen ist in Amerika im Vormarsch.

Wer das Bild in den deutschen Großstädten, vor allem in den Hauptgeschäftsstunden, kennt, der weiß, daß es auch bei uns schwierig genug ist, einen Parkplatz zu finden. Und jeden Tag wird es schwieriger. Besser ist man dran, wenn man einen räumlich kleineren Wagen fährt, einen Wagen, der mit weniger Parkfläche auskommt.

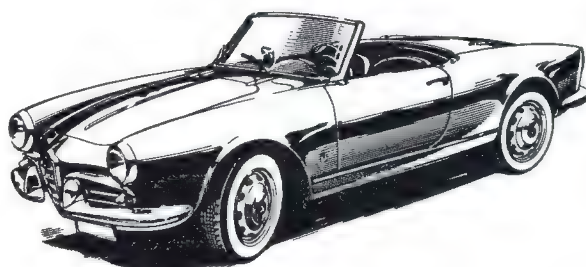
Raum-ökonomische Wagen, dabei aber starke und temperamentvolle Autos werden in Zukunft immer mehr das Straßenbild beherrschen. Warum soll man auch einen riesigen Dampfer bewegen, um vier oder fünf Personen zu befördern? Nein, spritzig und quicklebendig muß ein Wagen sein, mit starker Beschleunigung, hervorragender Straßenlage und sicheren Bremsen, - das ist die Forderung, die der heutige Straßenverkehr stellt.

Die Alfa Romeo-Wagen, die jetzt in Deutschland von NSU betreut werden, erfüllen diese Forderung. Sie sind stark in der Leistung, ohne übergroß zu sein. Auch in den Großstädten finden Alfa Romeo-Fahrer immer noch einen Platz zum Parken.

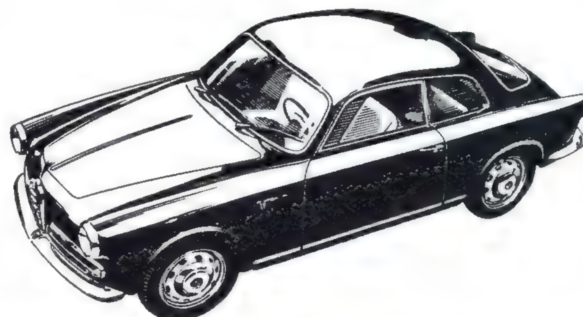
Die Alfa Romeo-Wagen werden, möchten wir Ihnen noch sagen, nicht in Großserie hergestellt. Sie repräsentieren vielmehr den klassisch-sorgfältigen, peinlich exakten Automobilbau. Sie sind keine Automobile für jedermann, sondern Fahrzeuge für Fahrer mit einem jungen Herzen, für Menschen, die im Automobilfahren mehr sehen als nur einen Transport von A-Dorf nach B-Stadt.

Denn das Fahren in einem Alfa Romeo ist ein Erlebnis, und nur derjenige sollte es genießen, der ein Erlebnis zu schätzen weiß. **Solch eine Straßenlage, solch eine Beschleunigung und solche Bremsen findet man so schnell nicht wieder, Eigenschaften, die ein Automobil liebenswert (und auch sicher) machen. Es ist einfach herrlich, einen Alfa zu fahren!**

Natürlich ist ein Alfa Romeo nicht billig und nicht jedermann kann ihn sich leisten. Er ist jedoch preiswert, so wie eine gute Uhr oder ein wertvoller Diamant preiswert ist. Und was wir noch sagen wollten: Sie haben es in Ihrem Beruf weit gebracht, Sie stecken in einem Leben mit Verantwortung und Pflichten, und Sie sollten deshalb nicht zögern, sich einen Alfa Romeo zu gönnen, ein Automobil, das Freude macht und das täglich beweist: Sie sind ein Fahrer mit einem jungen Herzen.



Giulietta Spider	80 PS	160 km/h	9 Liter/100 km	DM 14380.-
Giulietta Spider Veloce	90 PS	175 km/h	11 Liter/100 km	DM 16900.-



Giulietta Sprint Coupé	80 PS	170 km/h	9 Liter/100 km	DM 14980.-
Giulietta Sprint Veloce	90 PS	180 km/h	11 Liter/100 km	DM 17500.-



Giulietta Berlina	53 PS	140 km/h	8,3 Liter/100 km	DM 11200.-
Giulietta Berlina t.i.	65 PS	155 km/h	8,5 Liter/100 km	DM 12200.-





Die NSU Werke AG. in Neckarsulm oder die autorisierten Alfa Romeo-Händler in Deutschland unterbreiten Ihnen gern ein ausführliches Angebot.

ALFA ROMEO - NSU steht dahinter

lich, daß die Engländer gegen diese Hubraum-Reduzierung gestimmt haben, nachdem sie mit ihren Formel I-Rennwagen erst sehr spät zum Zuge gekommen sind.
Daß sie zu Beginn dieser Formel noch nicht in Erscheinung treten konnten, lag daran, daß ihre Fahrzeuge – im Gegensatz zu den Daimler-Benz-, den Maserati- und den Ferrari-Wagen – nicht die nötige konstruktive Reife erreichten. Dafür kann man nicht andere Nationen verantwortlich machen. Die Engländer haben z. Z. zwei ausgezeichnete Formel II-Rennwagen in Gestalt des Lotus und des Cooper, doch mit Motoren von relativ niedriger Leistung (140 PS); die Erfolge bei Rennen werden durch das extrem niedrige Gewicht erzielt (350–370 kg). Wenn jetzt die neue Formel in Kraft tritt, mit einer Bestimmung über ein Mindestgewicht von 500 kg, reichen die englischen Formel II-Motoren (Climax-Motoren, andere gibt es nicht) in ihrer PS-Zahl bei weitem nicht mehr aus. Hingegen sind Porsche und Borgward schon bei guten 160 Pferden angelangt; der Formel II-Motor von Ferrari besitzt eine noch höhere Leistung. Folglich müßten die Engländer neue Wagen und Motoren entwickeln, während sie mit den jetzigen in der Spitzengruppe liegen – deshalb ärgern sie sich über die neue Formel.

*

In der CSI sind Delegierte aus 12 Nationen zusammengefaßt: Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Mexiko, Monaco, Niederlande, Portugal, Schweden, Schweiz und USA. Bei der Abstimmung in London waren die Vertreter der Länder Mexiko, Portugal, Schweden und Schweiz nicht zugegen (es müssen mindestens 6 Nationen zugegen sein, damit eine Abstimmung Gültigkeit haben kann; 8 Nationen waren anwesend). Man kann natürlich über das eine Argument verschiedener Ansicht sein: Wieso haben kleine Länder, die selbst keine Renn- oder Sportwagen bauen, bei solchen Abstimmungen das gleiche Stimmrecht wie solche Nationen, die im Rennwagenbau führend waren oder sind? Auf der anderen Seite sollte eine FIA-Entscheidung nicht allein von Industrie-Interessen diktiert werden, sondern es sollten Fachleute aller Nationen mit ihren Ansichten Gehör finden – und man wird nicht ableugnen können, daß auch außerhalb von England, Frankreich, Italien und Deutschland sich noch Fachleute befinden, die ein gewichtiges Wort zum Thema Rennformel beizutragen haben.

*

Hier die genaue Defination für die zukünftige Formel I der Rennwagen, gültig ab 1. Januar 1961:

1. Maximaler Zylinderinhalt 1500 ccm, Mindestzylinderinhalt 1300 ccm; Verwendung von Kompressoren oder Aufladung verboten.
2. Verwendung von handelsüblichem Kraftstoff.
3. Obligatorische Ausrüstung der Fahrzeuge mit einem Sicherheitsbügel („antirollbar").
4. Autonomer Anlasser, d. h. an das Fahrzeug gebundener Anlasser (um es dem Fahrer zu ermöglichen, sein Fahrzeug wieder in Gang zu setzen, wenn es sich z. B. gedreht hat und mitten auf der Strecke befindet.)
5. Doppeltes Bremssystem, d. h. zwei voneinander unabhängig wirkende Bremsen, von denen eine mindestens auf alle 4 Räder und eine weitere mindestens auf die beiden Vorderräder wirken muß (auch Zweikreisbremse genannt).
6. Sicherheitskraftstoff-Behälter (noch nicht genau definiert, gemeint ist elastisches Material wie z. B. Kautschuk).
7. Fahrersitz offen; Räder sichtbar.
8. Mindestgewicht einschließlich Öl und Wasserfüllung (falls Motor wassergekühlt), jedoch ohne Kraftstoff und unter Ausschluß von Ballast: 500 kg.
9. In den Ausschreibungen ist festzulegen, daß jegliches Nachfüllen von Öl während des Rennens untersagt ist (damit nicht ölverlierende Fahrzeuge durch dauerndes Nachfüllen weiterhin im Rennen liegen).

Auch über die sogenannte interkontinentale Formel, die es ermöglichen soll, auch die großen amerikanischen Rennwagen in einen Wettbewerb mit den europäischen zu bringen, wurden noch keine näheren Beschlüsse gefaßt, sondern es wurde eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Delegierten von England, Italien und den USA ins Leben gerufen, die eine genaue Definition der interkontinentalen Formel ausarbeiten soll. Es ist noch nicht entschieden, ob es sich um eine Hubraum-Formel oder Gewichts-Formel handeln wird. Graf Sandizell vertrat dabei die Auffassung, man solle die Formel so auslegen, daß der eventuelle Einsatz von Turbo-Triebwerken gefördert werden kann.

*

Jean Behra, der, wie wir schon berichtet haben, beim Riverside-Rennen in den USA mit einem 1600 ccm Porsche RSK die 2 Ltr.-Klasse gewann, ist von der CSI deshalb mit einer Geldstrafe von DM 1000.– und einer Suspendierung von 6 Monaten mit Bewährung belegt worden: das Riverside-Rennen war eine sogenannte nationale Veranstaltung mit internationaler Beteiligung, und Behra gehört zur Gruppe der A-Fahrer (Grand Prix-Fahrer), denen eine Teilnahme an solchen Veranstaltungen im Ausland nicht gestattet ist."

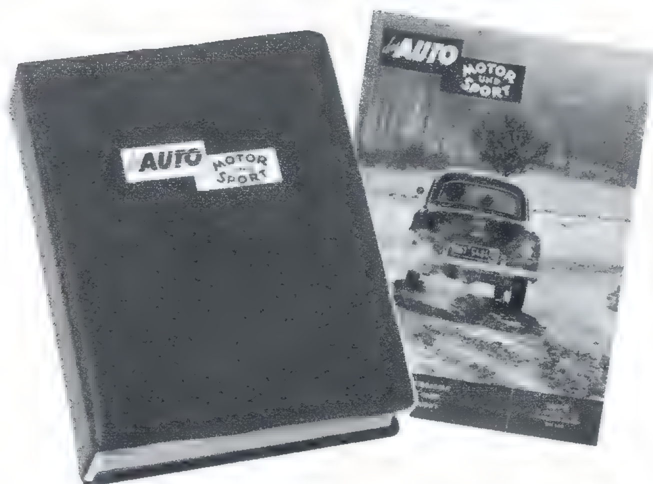
*

Der große Preis von Venezuela findet am 23. November statt, diesmal jedoch nicht als Rundstrecken-Rennen für Sportwagen, sondern als eine Langstrecken-Fahrt nach Art der Carrera Panamericana quer durch das Land, die über eine Distanz von etwas über 800 km führt. Es sind nur Gran Turismo-Fahrzeuge und modifizierte Tourenwagen aller Klassen zugelassen, doch hat die Veranstaltung, an der etwa 70 Fahrzeuge teilnehmen, internationale Beteiligung aufzuweisen. Jean Behra wird (voraussichtlich zusammen mit dem Franzosen Lucas) einen 3 Ltr. Ferrari GT fahren; auch der Italiener Munaron erscheint mit einem Ferrari GT; Maria Teresia de Filippis bringt einen Lancia 2,5 Ltr. GT an den Start. Huschke von Hanstein wird einen Werks-Carrera in der 1600er GT-Klasse steuern. Im Zusammenhang mit diesem ersten Ferrari-Start von Behra spricht man in Fachkreisen davon, daß Behra, der wohl auf keinen Fall weiterhin bei BRM bleiben wird, im nächsten Jahr zu Ferrari gehen soll.

*

Um wieder einen Italiener wenigstens als Nachwuchsmann in seiner Mannschaft zu haben, hat Ferrari in den letzten Wochen in Monza und in Modena Versuchsfahrten mit dem Formel II-Rennwagen und einem 2 Ltr.-Sportwagen durchgeführt, an denen sich Cabianca, Chefeinfahrer Severi, Scarfiotti (bisher Osca 1100 ccm), Lualdi und Gerini beteiligten. *R. v. F.*

Ein Weihnachtsgeschenk für begeisterte Autofahrer ...



Weihnachtsgeschenk-Abonnement AUTO/MOTOR und SPORT

Sie machen den begeisterten Autofahrern in Ihrem Verwandten- und Freundeskreis eine große Freude, wenn Sie ihnen anläßlich des Weihnachtsfestes ein Abonnement Ihrer Zeitschrift AUTO/MOTOR und SPORT schenken.

Wir liefern an die uns zu nennende Adresse:
die beiden Dezemberausgaben 1958,
alle 26 Hefte des Jahrgangs 1959,
eine strapazierfähige blaue Sammelmappe
zur Aufnahme eines halben Jahrgangs.

Die beiden Dezemberhefte senden wir zusammen mit der Sammelmappe und mit einer Geschenkurkunde rechtzeitig vor Weihnachten ab, wenn Sie uns Ihren Auftrag umgehend erteilen. Das Weihnachtsgeschenk-Abonnement AUTO/MOTOR und SPORT kostet DM 35.– (Ausland DM 45.–).

BESTELLABSCHNITT FÜR EIN GESCHENK-ABONNEMENT

An Vereinigte Motor-Verlage GmbH. · Stuttgart · Postfach 1042

Senden Sie „das AUTO/MOTOR und SPORT" ein Jahr, beginnend am 1.1.1959, zum Preise von DM 35.– für 26 Hefte. Die beiden Dezember-Ausgaben 1958 sind vor Weihnachten zusammen mit einer Geschenk-Urkunde und einer Sammelmappe kostenfrei an die untenstehende Adresse zu senden.
Den Betrag von DM 35.– (Ausland DM 45.–) werde ich nach Erhalt der Rechnung überweisen – zahle ich am auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart 16137 – liegt als Scheck bei –.
Auf der Geschenk-Urkunde soll nach den Worten **Mit den besten Wünschen** von folgender Text eingetragen werden:

Zu senden an:

Vor- und Zuname

Ort und Kreis

Straße und Hausnummer ....

Bestellt von:

Vor- und Zuname

Ort und Kreis

Straße und Hausnummer

Bitte deutlich – möglichst in Blockschrift – ausfüllen A 24

ZF-GETRIEBE



Aus einem LKW-Test

Das Getriebe „wird über einen sehr gut in der Hand des Fahrers liegenden Knüppelschalthebel betätigt. Es geht vor allem in der Frontlenkerausführung so unwahrscheinlich leicht, daß es eine Freude ist, damit umzugehen ... Es zeichnet sich außerdem durch kurze Schaltwege und eng beieinanderliegende Schaltgassen aus, ein Getriebe also, das nicht viel schwerer geht als in einem PKW, in der Abstufung gut ausgelegt ist und in allem unseren ausgesprochenen Beifall fand ..."



ZAHNRADFABRIK FRIEDRICHSHAFEN AG

Steuer, Recht, Versicherung

Wer auf den Vordermann auffährt, ist schadenersatzpflichtig

Immer wieder gibt es auf den Straßen Unfälle, wenn die Fahrzeuge in einer Autokolonne zu dicht aufschließen. Das Oberlandesgericht Köln (3 U 205/57) hat jetzt noch einmal in einem Urteil darauf hingewiesen, daß jeder Kraftfahrer mit einem plötzlichen Abstoppen des vor ihm fahrenden Wagens rechnen muß. Wenn er dabei seinen Wagen nicht mehr rechtzeitig zum Stehen bringe und auf seinen Vordermann auffahre, mache er sich schadenersatzpflichtig.

Allerdings haben es die Kölner Richter auch als einen groben Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften angesehen, wenn ein Fahrer auf freier Strecke ohne ersichtlichen Grund und ohne Rücksicht auf den nachfolgenden Verkehr mitten auf der Fahrbahn anhält und dadurch das Aufprallen der hinteren Fahrzeuge verursacht. Wer halten wolle, müsse nämlich nach Möglichkeit seinen Wagen auf der äußersten rechten Seite der Fahrbahn zum Stehen bringen. Beachte er diese Grundsätze nicht, dann falle ihm ein erhebliches Mitverschulden zur Last, wenn er von hinten angefahren werde.

Streit um „merkantilen Minderwert" von Unfallwagen endgültig entschieden

Wenn auch die Werkstätte das zerbeulte Auto noch so sorgfältig repariert, es bleibt doch ein Unfallwagen. Für solche Autos wird auf dem Gebrauchtwagenmarkt weit weniger bezahlt, weil man nicht weiß, ob nicht noch Monate später verborgen gebliebene Schäden zutage treten. Diese Erkenntnis hat eine Reihe von Oberlandesgerichten veranlaßt, den Geschädigten zu der übrigen Abfindung erhebliche Summen für diesen sogenannten „merkantilen Minderwert" des Unfallwagens zuzusprechen.

Die Versicherungsgesellschaften, die auf Grund dieser Rechtssprechung hohe Beträge auszahlen mußten, haben hörbar aufgeatmet, als jetzt der Bundesgerichtshof in Karlsruhe die Ansprüche des unfallgeschädigten Autofahrers erheblich beschnitt. Geld erhält nämlich nach dieser neuen Karlsruher Entscheidung (VI ZR 82/57) der Kraftfahrer nur dann, wenn er seinen Wagen nach dem Unfall verkauft. Behält er ihn, kann er für den merkantilen Minderwert vorläufig nichts verlangen.

Der Grund hierfür ist, so stellten die Bundesrichter fest, die Eigenart dieses Schadens. Der merkantile Minderwert sinke nämlich bei weiterem Gebrauch des Fahrzeugs ständig ab und verschwinde ganz, wenn der Wagen selbst nur noch Schrottwert habe. Außerdem könne eine längere Verwertung des instand gesetzten Fahrzeugs im Verkehr erweisen, daß bisher verborgengebliebene Unfallschäden nicht vorhanden seien. Eine Schätzung des Schadens sei also vor einem Verkauf des Wagens schlecht möglich.

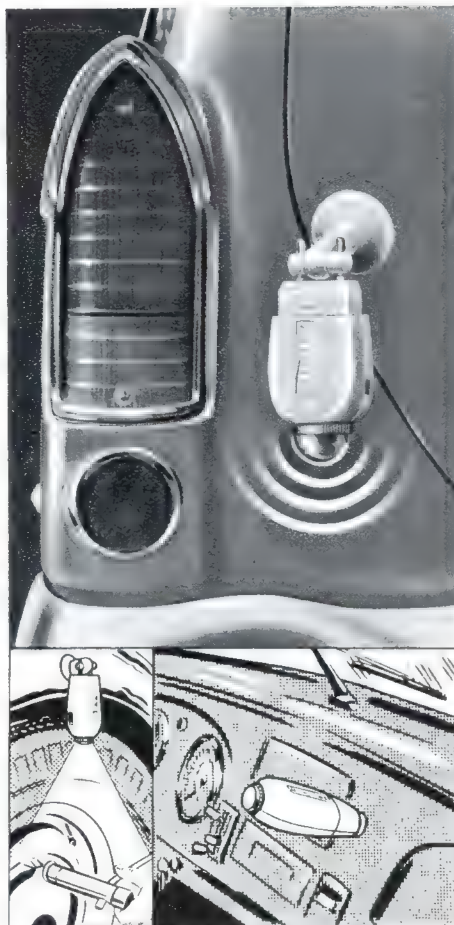
Der Geschädigte könne allerdings eines verlangen: Der am Verkehrsunfall Schuldige müsse ihm auf Verlangen zusichern, daß er bei einem späteren Verkauf des Wagens den unfallbedingten Minderwert des Fahrzeugs ersetze.

Halt auch vor offenen Schranken!

Ein Autofahrer war auf einen Bahnübergang gefahren, obwohl der Verkehrsschutzmann die dahinterliegende, parallel zur Bahn verlaufende Straße für seine Fahrtrichtung gesperrt hatte. Er mußte auf den Schienen stehenbleiben. Deswegen konnte der Bahnwärter die Schranken nicht ganz herablassen. Das Amtsgericht verurteilte den Autofahrer wegen Übertretung der Straßenverkehrsordnung, das Oberlandesgericht Oldenburg hat das Urteil bestätigt (Ss 75/58).

Das Zeichen des Polizisten sei zwar keine Sperre des Bahnüberganges gewesen. Der Straßenbenutzer müsse aber vor einem Bahnübergang anhalten, wenn seine Fahrtrichtung auf der unmittelbar dahinterliegenden Straße gesperrt sei. Der Autofahrer behindere nämlich sonst den Bahnwärter in der ordnungsmäßigen Bedienung der Schranken.

Der verurteilte Kraftfahrer habe das auch voraussehen können, denn er sei mit den örtlichen Verhältnissen vertraut gewesen, und zudem müsse jeder Straßenbenutzer an Bahnübergängen „besondere Aufmerksamkeit" aufwenden. Schon deswegen habe er daran denken müssen, daß der Schrankenwärter die Schranke möglicherweise herunterlassen werde, bevor der Verkehrsposten die dahinterliegende Straße freigeben könne. Er habe sich also nicht wie ein gewissenhafter Fahrer benommen.



Fahrt mit alkoholisiertem Fahrer geht auf eigenes Risiko

Wer sich zu später Nachtstunde von einem nicht mehr nüchternen Autofahrer mitnehmen läßt, muß den Schaden selber tragen, wenn ihm etwas zustößt. Diese bittere Lehre mußte sich jetzt wieder eine unvorsichtige Frau gerichtlich bestätigen lassen. Sie war ins Auto gestiegen, obwohl sie erkannt hatte, daß der Fahrer getrunken hatte und übermüdet war. Auf der Fahrt kam der Wagen plötzlich auf die linke Straßenseite und prallte gegen einen Lichtmast. Die Polizei stellte beim Fahrer einen Alkoholspiegel von 1,2 Promille fest.
Die verletzte Beifahrerin nun wird vom Fahrer und seiner Haftpflichtversicherung keinen Pfennig erhalten. Das Landgericht Augsburg (1 OH 67/56) hat ihr das Armenrecht für eine Schadenersatzklage mit der Begründung verweigert, wer sich auf die Fahrt mit einem unter Alkoholeinfluß stehenden und ermüdeten Fahrer einlasse, „handle auf eigene Gefahr" und könne deshalb keine Schadenersatzansprüche geltend machen. Das Oberlandesgericht München (4 W 280/57) hat diese Entscheidung nunmehr als zutreffend bestätigt.



„. . . soll immer zwischendurch ein bißchen laufen, hat mein Arzt gesagt."

Fahrzeugzustand auf dem Weg zur Reparatur

Das Bayerische Oberste Landesgericht (2 St 858/57) entschied kürzlich, daß ein Kraftfahrzeugbesitzer auch dann gegen die Straßenverkehrszulassungsordnung verstößt, wenn er sein Fahrzeug in vorschriftswidrigem Zustand zum Zwecke der Instandsetzung an einen anderen Ort überführen läßt.
Zur Begründung wies das Gericht darauf hin, daß jeder Halter eines Kraftfahrzeuges dafür verantwortlich sei, daß sein Wagen nicht in unvorschriftsmäßigem Zustand auf öffentlichen Wegen in Betrieb genommen werde. Dabei sei es gleichgültig, zu welchen wirtschaftlichen Zwecken das Kraftfahrzeug betrieben werde, insbesondere ob Personen oder Sachen befördert würden. Ein Fahrzeug werde auch dann betrieben, wenn es zur Erprobung auf öffentlicher Straße oder zur Überführung zur Instandsetzung in Gang gesetzt werde. Die durch den vorschriftswidrigen Zustand eines Fahrzeuges hervorgerufene Gefahr sei in jedem Fall die gleiche. Daher müsse auch auf einer Überführungsfahrt dafür gesorgt werden, daß das Fahrzeug samt seiner Bereifung den Vorschriften der Straßenverkehrszulassungsordnung entspreche.

Für Geschwindigkeit über „Sechzig" genügt kurze Meßstrecke

Die gefürchteten „Autofallen", mit denen die Polizei zu schnell fahrende Autos fängt, werden von den Gerichten im großen und ganzen gebilligt. Das Oberlandesgericht Köln bestätigte erst dieser Tage wieder (Ss 103/58), daß die Geschwindigkeitskontrollen im Funksprechverkehr durchaus zuverlässig sind – auch wenn die Meßstrecke nur 200 m beträgt –, sofern die überprüften Autos bei einer 50 km-Begrenzung mehr als 60 km/st fahren. Bei einer geringeren Geschwindigkeit sei die Feststellung allerdings auf so kurzer Meßstrecke nicht mehr zuverlässig genug, um einen Autofahrer wegen Geschwindigkeitsüberschreitung zu verurteilen.

Verstellen des rückwärtigen Fensters im Auto strafbar

Bei Geschäftsfahrten und bei Urlaubsreisen wird oft der letzte Winkel des Wagens für das Gepäck gebraucht. Wer dabei das rückwärtige Fenster so mit Koffern und Taschen verbaut, daß er in seinem Rückspiegel nichts mehr sieht, hat kein betriebssicheres Fahrzeug und macht sich strafbar. Das hat jetzt der Erste Zivilsenat des Oberlandesgerichts Hamm (1 Ss 196/58) entschieden. Begründung:
Im Gesetz stehe zwar nirgends, daß der Autofahrer den inneren Rückspiegel benützen müsse. Bekanntlich habe er sich aber vor jedem Überholen durch einen Blick in den Rückspiegel zu vergewissern, ob er nicht mit seinem Überhol-Manöver andere Verkehrsteilnehmer gefährde. „Dieser Verkehrspflicht vermag der Kraftfahrer nur zu genügen", so heißt es wörtlich in dem wichtigen Verkehrsurteil, „wenn er jederzeit wenigstens zwei Rückspiegel auszunützen vermag". Ein Spiegel genüge nicht, weil der Innenspiegel nur die Vorgänge hinter dem Wagen, der Außenspiegel nur die Fahrzeuge auf der linken Seite erfasse. Eine erschöpfende, den Anforderungen der Verkehrssicherheit angepaßte Berücksichtigung des rückwärtigen Verkehrs sei demnach nur gewährleistet, wenn der Kraftfahrer beide Spiegel, den Innen- und den Außenspiegel, zur Verfügung habe.

Sie schenken richtig,
wenn Sie gute Bücher schenken . . .

Wir stellen Ihnen hier 8 Bücher vor, die für Geschenkzwecke besonders geeignet sind. Machen Sie damit anderen eine Freude, aber vergessen Sie bitte nicht, auch sich selbst eine Freude zu bereiten. MOTOR-PRESSE-BUCH liefert sehr schnell und zuverlässig!



REINHARD SEIFFERT

Gutes Fahren — kein Geheimnis

132 Seiten, 25 Zeichnungen, Ganzleinen, DM 8.80

In lebendiger, unterhaltsamer und durch hintergründige Zeichnungen aufgelockerter Form ist in diesem ansprechenden Buch alles zusammengefaßt, was ein guter Fahrer vom überdurchschnittlich guten Autofahren wissen sollte.



ALFRED NEUBAUER

Männer, Frauen und Motoren

480 Seiten, 48 Bildtafeln, Ganzleinen, DM 16.80

Nach dem großen Erfolg in QUICK sind die fesselnden Lebenserinnerungen des populärsten Rennleiters vor kurzem als mitreißendes Buch erschienen, in dem sich 35 Jahre Automobil-Rennsport und Gesellschaftschronik zusammenballen.



GÜNTHER MOLTER

Juan Manuel Fangio

176 Seiten, 66 Fotos, Ganzleinen, DM 9.80

Fangios Weg zum fünffachen Weltmeister war nicht einfach, sondern voller Härte, Kämpfe und Enttäuschungen. Packend schildert Günther Molter den einzigartigen Werdegang des großartigen Fahrers und bescheidenen Menschen.



RUDOLF CARACCIOLA

Meine Welt

260 Seiten, 26 Fotos, Ganzleinen, DM 13.80

„Caratsch" hat mit diesem Buch ein Selbstporträt gegeben und die Stunden größten Glücksgefühls und tiefster Verzweiflung, glorreiche Siege und bittere Niederlagen geschildert. Alles mit erstaunlicher Aufrichtigkeit und Überzeugungskraft.



RICHARD VON FRANKENBERG

Hohe Schule des Fahrens

4. Aufl., 200 S., 92 Bilder, Ganzleinen, DM 16.50

Ein Leitfaden durch die gesamte Materie des Automobilsports in dem u. a. auch die Tricks und Finessen dargestellt werden, mit denen die Rennfahrer arbeiten. Darüberhinaus ist das Buch eine wertvolle Anregung für das sportlich-zügig-sichere Fahren im Alltag.

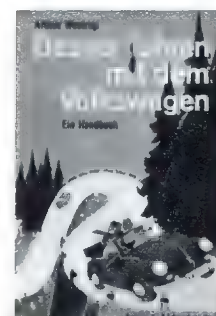


RICHARD VON FRANKENBERG

Mein geliebter Sport

128 Seiten, reich bebildert, Ganzleinen, DM 9.80

Der rennfahrende Journalist Richard von Frankenberg erzählt von seiner großen Liebe, der bunten Welt des Motorsports; er schildert das, was nicht in der Zeitung stand, amüsante Begebenheiten ebenso wie die Hintergründe von Unfällen und technischen Neuerungen.



ARTHUR WESTRUP

Besser fahren mit dem Volkswagen

8. Aufl., 260 S., 200 Abbild., Ganzleinen, DM 12.80

In 41 handfesten Kapiteln sind alle Situationen durchgesprochen, die dem VW-Fahrer im Lauf der Zeit begegnen. Ein humorvolles Buch, das zum VW gehört wie der Führerschein und die Zulassung.



PETER

Der Kraftwagen

Sein Bau und Betrieb, seine Pflege und Reparaturen

18. völlig neu bearbeitete Auflage. 1100 Seiten mit über 1100 Abbildungen, 20 teils farbigen Tafeln, einem farbigen Modell und einer Beilage „Tabellenwerte zur Einregulierung von Kraftwagenmotoren". In Kunstleder mit Schutzumschlag DM 66.—, lieferbar auch gegen 4 Monatsraten á DM 17.—.

Wir sichern Ihnen eine prompte portofreie Lieferung zu. Bitte, verwenden Sie den anhängenden Bestellabschnitt. *MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042*

Bestellzettel

An MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042

Ich bestelle zur sofortigen Lieferung die nachstehend bezeichneten Bücher, Die Zusendung erfolgt **portofrei,** wenn ich mit diesem Zettel bestelle.

______ Expl. **Gutes Fahren — kein Geheimnis**	DM 8.80	______ Expl. **Hohe Schule des Fahrens**	DM 16.50
______ Expl. **Männer, Frauen und Motoren**	DM 16.80	______ Expl. **Mein geliebter Sport**	DM 9.80
______ Expl. **Juan Manuel Fangio**	DM 9.80	______ Expl. **Besser fahren mit dem Volkswagen**	DM 12.80
______ Expl. **Caracciola — Meine Welt**	DM 13.80	______ Expl. **Der Kraftwagen** DM 66.—	(Ratenzahlung! Ja–Nein)

☐ Zahlung nach Erhalt*

☐ Lieferung per Nachnahme*

* Gewünschtes ist angekreuzt

Vor- und Zuname ______ Straße und Hausnummer ______

Ort und Kreis ______ Unterschrift und Datum ______

A 24

Pfützenfahrer sind schwer zu fassen

Als Fußgänger möchte man gerne die rücksichslosen Fahrer einsperren lassen, die bei Regenwetter mit meterbreiter „Bugwelle" durch die Pfützen rauschen. Das ist aber gar nicht so einfach. Das Bayerische Oberste Landesgericht hat sich jetzt eingehend mit der Strafbarkeit des Anspritzens von Fußgängern befaßt und ist dabei zu folgenden Ergebnissen gekommen (1 St 339/57):
Wenn ein Fußgänger starke Spritzer aus der Straßenpfütze ins Gesicht oder in die Haare abbekommen hat, ist er in der Regel doch noch nicht „körperlich mißhandelt". Eine strafbare Körperverletzung liegt erst dann vor, wenn die Beschmutzung von einer so unangenehmen und unerträglichen Art oder von solchem Umfang ist, „daß sie" – so steht es wörtlich in dem Urteil –



„Das ist der beste Platz in meinem Revier."

„selbst einen Menschen von nur durchschnittlicher Empfindlichkeit in seinem körperlichen Wohlbefinden nicht ganz unerheblich zu beeinträchtigen geeignet ist".
Auch wegen Sachbeschädigung kann man den Übeltäter nicht ohne weiteres fassen. Wenn der Bespritzte seine Kleider ohne größere Kosten im eigenen Haushalt reinigen kann, ist der Sachschaden nach Ansicht des Bayerischen Obersten Landesgerichts so belanglos, daß eine Bestrafung ausscheidet. Wegen Sachbeschädigung wird ein Gericht den Fahrer danach nur dann bestrafen können, wenn der Fußgänger seine Kleidung zur Säuberung in eine Reinigungsanstalt geben mußte.

Bundesgerichtshof:
Selbstmord kann auch ersatzpflichtige Unfallfolge sein

In Prozessen, bei denen es um den Schadenersatz für Unfallverletzungen geht, spielen die ärztlichen Gutachten eine entscheidende Rolle. Der Bundesgerichtshof hat jetzt aber die unteren Gerichte ermahnen müssen, sich selber ein Urteil darüber zu bilden, ob ein Leiden auf den Verkehrsunfall zurückzuführen ist, und dies nicht allein den medizinischen Sachverständigen zu überlassen. Den Bundesrichtern lag bei ihrer Entscheidung ein außerordentlich schwieriger und interessanter Fall vor, der schon einer Reihe von medizinischen Kapazitäten Arbeit gemacht hatte.
Ein 43jähriger Bauunternehmer hatte bei dem Zusammenstoß seines Motorrades mit einem Lastkraftwagen einen mit Gehirnquetschung verbundenen Schädelbasisbruch und Knieverletzungen davongetragen. Die alleinige Schuld an dem Unfall traf, wie ein Gericht damals rechtskräftig feststellte, den Lastwagenfahrer. Er wurde verurteilt, vollen Schadenersatz zu leisten. Drei Jahre nach dem Unfall verübte der Bauunternehmer Selbstmord. Nach seinem Tod ging es mit seinem Geschäft rapide abwärts, und schließlich mußte der Konkurs eröffnet werden.
Nun verlangten seine Witwe und seine Eltern von dem Lastwagenfahrer eine Unterhaltsrente mit der Begründung, der Selbstmord sei eine Unfallfolge. Deshalb müsse der Lastwagenfahrer auch für diesen Schaden aufkommen. Die Leistungskraft des Verunglückten sei trotz aller ärztlichen Bemühungen nach dem Unfall ständig gesunken. Seine seelische Widerstandskraft sei allmählich erlahmt, und in einem Zustand völliger Zerrüttung habe er schließlich Selbstmord begangen.
Die als Sachverständige berufenen Professoren kamen nach einer sorgfältigen ärztlichen Untersuchung in ihrem „Göttinger Gutachten" zu dem Schluß, zwar sei die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß die Verletzungen mit die Ursache des Selbstmordentschlusses gewesen seien. Mit Gewißheit könne man das aber nicht sagen. Die Unfallfolgen seien jedenfalls nicht die wesentliche Ursache für den Selbstmord gewesen. Das Oberlandesgericht Celle wies, gestützt auf diese Gutachten, die Klage ab.
Der Bundesgerichtshof (VI ZR 120/57) hat dieses Urteil jetzt wieder aufgehoben und einen anderen Senat des Oberlandesgerichts Celle beauftragt, die Klage noch einmal zu prüfen. So wichtig die Erkenntnisse der medizinischen Sachverständigen für den Richter seien, heißt es in seiner Entscheidung, so dürfe er doch nicht von einer eigenen kritischen Würdigung absehen. Gerade weil der Mediziner von ganz anderen Grundbegriffen ausgehe als ein Richter, müsse jedes Gericht auch bei schwierigsten medizinischen Fachfragen in eigener Verantwortung die Entscheidung treffen, wer recht habe. Hier hätten die ärztlichen Gutachter möglicherweise zu einseitig die organischen unfallbedingten Leiden des Selbstmörders untersucht und vergessen, daß der Selbstmord auch auf die unfallbedingte seelische Reaktion zurückgeführt werden könne. Weil das Celler Gericht dies nicht ausreichend geprüft habe, müsse es sich noch einmal mit dem Fall befassen.

Dr. G

AUTO-MARKT – BEZUGSQUELLEN
GÜNSTIGE GELEGENHEITEN

ALFA ROMEO

Giulietta Sprint Spyder 58, weiß/schwarz, 9000 km; dito Bauj. 57, weiß, Radio usw., 32 000 km; **1900 Lim. 54,** grau, Motor neu überholt, sehr preiswert zu verk. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 6528/1553

Guilietta t.i. Sport-Limousine, Bauj. 1958, 5000 km gelaufen, erstklassige Verfassung, krankheitsh. mit 10% unter Listenpr. abzugeben. Angeb. unter 6409 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6545 1555

AUSTIN

Austin-Helay ab Bauj. 1956 gesucht. Angeb. unter 6406 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6540/1554

BMW

Ersatzteile
für ältere **BMW**-Typen ab Lager
A. Fischer
München 13, Heßstraße 4,
Telefon 2 07 09

503-Coupé 58, 2farbig rot, gelbes Leder, Ww.-Reif., neu, unter Neupreis abzugeb.; dito Bauj. 57, graphitgrau, Stahlschiebed. etc., 18 000 km, s. preiswert. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 6529/1553

Getriebe für BMW 315/319/320, neuwertig, verkauft: A. Fischer, München 13, Heßstraße 4, Telefon 2 07 09. 6508 1552

BMW-Sportmotor, gut frisiert, in einem Formel II-Rennwagen gelaufen, s. schnell, mit Rechnung von der letzten Überholung, danach ist er 15 km gelaufen, für DM 1000.– zu verkaufen. Heinz Heiße, Frankfurt a. M., Kaiserstraße 68. 6520/1553

501/6 Zyl., 2farbig hellgrau/schwarz, mit allen Extras, 83 000 km gel., äußerst preiswert zu verkaufen. Angebote unter 6387 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6492/1551

BORGWARD

Isabella TS in großer Auswahl vorrätig (Lim. u. Coupé)! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 6530 1553

FERRARI

Ferrari
250 Granturismo-Coupé 59
mit der neuen Pinin-Farina-Karosserie - noch schöner, noch geräumiger als bisher!
Angebot unverbindlich durch
Allein-Importeur AUTO-BECKER
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06
6536/1554

JAGUAR

JAGUAR - Importeur
P. Lindner Frankfurt a. M.
Service und Ersatzteillager:
Leipziger Straße 88, Tel. 77 90 88, 77 91 59
Verkauf und Verwaltung:
Blittersdorffplatz 39, Tel. 33 61 67

FACEL VEGA

ACHTUNG!
SONDERSCHAU!

FACEL VEGA

– die exklusive französische Automobilmarke stellt ihre neuesten Modelle – das 2sitzige Sportcoupé "HK 500" und die Luxus-Limousine „Excellence" – erstmalig in Deutschland aus, und zwar vom

28. Nov. - 4. Dez. 1958

im großen Ausstellungssalon des deutschen Facel-Vega-Importeurs

AUTO-BECKER

Düsseldorf, Graf-Adolf-Straße 49,
Telefon 1 07 06

Alle Freunde schöner Sportwagen sind herzlich zur Besichtigung und Probefahrt eingeladen!

6538/1554

KARMANN-GHIA

Karmann-Ghia gesucht, nur einwandfreier Zustand, erste Hand, unfallfrei, gegen Barzahlung. Ausführliche Angebote erbet. unter 6388 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6493/1551

LANCIA

Lancia Aurelia Gran Turismo,
Farina Coupé, weiß, mit Schiebedach, 2/2sitzig, mit Kofferraum, Spitze: 185 km/st, Verbrauch: 14–17 Ltr., in tadellosem Zustand zu verkaufen. DIFIA, Rolf Winkler, Stuttgart, Königstr. 68.
6543/1554

Aurelia GT 2500 Coupé in gut erhaltenem Zustand gegen Barzahlung zu kaufen gesucht. Zuschriften unt. 6390 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6495/1551

Gran Turismo Coupé 2 Liter 90 PS, zweisitzig, zwei Notsitze für Kinder, schnelles Fahrzeug, in sehr gepflegtem Zustand; letzte werksseitige Durchsicht April d. J., zu verkaufen oder Tausch gegen Ghia, VW oder DKW. Angebote unter 6389 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6494 1551

MERCEDES

300 SL 56, weiß, rotes Leder, 50 000 km, DM 18 500.–. **Merz & Pabst,** Stuttgart, Kronenstr. 6, Tel. 9 06 92.

190 SL/57, blau, Cabriolet und Coupéaufsatz, 48 000 km, DM 12 800.–. **Merz & Pabst,** Stuttgart, Kronenstr. 6, Tel. 9 06 92.

300 SL-Roadster 58, elfenbein, Mex.-Radio, rotes Leder, 2 Hörner usw., 800 km; dito Bj. 58, 8000 km; dito Bj. 57, grau, rotes Leder, 42 000 km; **300 SL-Coupé 55,** grau, Mex.-Radio, 36 000 km; dito Bj. 55, grau, 1. Hd., 83 000 km. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53 55, Tel. 1 07 06. 6532 1554

VW-REPARATUR-ANLEITUNGEN

Grossformat, viele Bilder, Einstelltabellen usw. (Doppelausgabe) DM 14.20
P. Wieland, Verlag-Vertretung, Drachenrebenweg 16, **Ettlingen-Baden**

Name: Vorname:

Adresse:

Nachnahme - Vorzahlung Postkonto, Karlsruhe 68366

Defizit unabwendbar?

Fortsetzung von Seite 17

gravierend, daß man eine ähnliche Lösung a priori für die Kfz-Haftpflichtversicherung ausschließt? Die ständige Zunahme der kleineren Blechschäden läßt erwarten, daß man zweifellos mit aktiven Bilanzen im Kraftverkehrs-Versicherungsgeschäft aufwarten könnte, wenn nach Änderung der entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen dieser Vorschlag verwirklicht würde.

Die Praxis hat gezeigt, daß sich die Kfz-Versicherungsgesellschaften bei der Regelung von Bagatellschäden bis etwa 200 DM meistens nach dem Grundsatz richten: Der Kavalier zahlt und schweigt! Lohnt es sich, zu untersuchen, so argumentiert man, ob sich der vom Versicherungsnehmer Müller angerichtete Schaden wirklich auf 88,75 DM beläuft, oder ob der Geschädigte Schulze zusätzlich eine Stoßstange hat auswechseln lassen, die mit der Garagentür kollidierte, als seine Frau zum Bridge fahren wollte? Es mag sein, daß der Aufwand der Gesellschaft in diesem Fall größer sein würde als die zu erwartende Einsparung. Im Prinzip wird aber mit einer derart großzügigen Schadensregelung die Moral der Unfallgeschädigten untergraben, und die Rechtssprechung leistet leider in vielen Fällen dazu Schützenhilfe, indem sie viel zu weit gehende Forderungen anerkennt.

HERRN MULLERS KOTFLUGEL

Dieses „corriger la fortune“ würde wahrscheinlich ein Ende haben, wenn Herr Müller Herrn Schulze aus eigener Tasche bezahlen müßte. Er würde es mit Recht ablehnen, für die von Frau Schulze lädierte Stoßstange aufzukommen. Wenn möglich dürfte er sich auch dagegen wehren, daß der von ihm leicht beschädigte Kotflügel ausgewechselt wird. Der Wagen des Herrn Schulze ist schließlich schon zwei Jahre alt. Wieso hat er eigentlich Anspruch auf einen neuen Kotflügel? Also wird der alte ausgebeult und lackiert, und siehe da, Herr Müller kommt viel billiger davon als seine Versicherung bei anerkannt kulanter Schadensregelung. Und noch etwas kommt hinzu. Erkennt Herr Müller die Forderung auf einen neuen Kotflügel an, vielleicht um einen Prozeß zu vermeiden, dann wird er den eingebeulten mit nach Hause nehmen. Dies geschieht zum größten Kummer der Kfz-Werkstatt, die extra eine Abteilung zur Herrichtung solcher Schadensteile unterhält, die sie (aus Gefälligkeit natürlich) den Schuldigen anbietet, deren Fahrzeuge bei einem Unfall auch nicht immer glimpflich davonzukommen pflegen. Kann man es der Werkstatt verübeln, daß sie mit dem Eigentum der Versicherungen so verfährt? Natürlich nicht, denn die im HUK-Verband zusammengeschlossenen Unternehmen reflektieren ja in der Mehrzahl der Fälle auf ihr Eigentum nicht. Sie verzichteten im Lauf der Jahre auf einen stattlichen Berg von Blech und Chrom, der wahrscheinlich höher ist als der Brocken, und dessen Schrottwert sich schon auf mehrere Millionen DM belaufen dürfte. Ganz abgesehen davon, daß sich viele Schadensteile noch verwenden lassen. Auch das sollte man bedenken, wenn man von der notleidenden Kraftverkehrsversicherung spricht.

Reinhold Klamm

MERCEDES

300 S-Coupé 54/55, schwarz, DM 12 600.–. **Merz & Pabst,** Stuttgart, Kronenstraße 6, Telefon 9 06 92.

300 Sc-Coupé 56, grau, Stahlschiebedach, Mex.-Radio, 1. Hand, 50 800 km, beste Verfassung, äuß. günstig!!! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 6533/1554

Großauswahl in Mercedes-Limousinen aller Typen und Baujahre! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. – Europas größtes Gebrauchtwagenhaus! 6534/1554

300 S-Coupé, mit Stahlschiebedach, erstklassig gepflegtes Fahrzeug, zu verkaufen. Angeb. unter 6404 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6525/1553

300 SL-Coupé, generalüberh. (DM 14 000.–), Sportnocken, Rudge-Naben, sehr schnelles Fahrzeug, für DM 17 000.– zu verkaufen. Evtl. Kleinwagen in Zahlung. Angebote unter 6399 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6514/1552

Gesucht: 220 S Cabrio, Bauj. 58 oder 57, wenig gefahren, in bestem, unfallfreiem Zustand, gegen bar von Privat. Angebote unter 6391 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6496/1551

190 SL, Bauj. 56/57, unfallfrei, sucht bar von Privat Otto Görn, Düsseldorf, Scheurenstraße 4, Telefon 2 80 55. 6497/1551

MG

TF 1500, 1955, 35 000 km, rot, Speichenräder, DM 5000.–, zu verkaufen. Roedler, Hamburg 1, An der Alster 10, Tel. 24 49 29. 6539 1554

PEUGEOT

PORSCHE

Gebr. Porschewagen! Ständig günstige Angebote. Fragen Sie bei uns an. Wir können Ihre Wünsche erfüllen. Porsche-General-Vertretung PETERMAX MÜLLER GMBH., Hannover, Podbielskistr. 306, Tel. 69 11 51. 6511/1552

PORSCHE-WAGEN – KAHRMANN FRAGEN! Wir haben laufend günstige Angebote in gebrauchten Porsche-Wagen. AUTOHAUS HANS KAHRMANN GMBH, PORSCHE-GENERALVERTRETUNG, FULDA, Telefon 37 37. 6512/1552

Gebrauchte Porschewagen. Laufend gute Porsche-Angebote zu günstigen Preisen. Anfragen erbeten an: Porsche-Generalvertretung – Autohandelsgesellschaft mbH. Georg Rittersbacher, Kaiserslautern, Pariser Straße 201, Tel. 33 41, Fernschreiber 045 865. 6498/1551

Porsche-Coupés in div. Typen u. Preislagen am Lager! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 6535/1554

1600 Coupé 57, silbergrau, 23 000 km, DM 9500.–. **Merz & Pabst,** Stuttgart, Kronenstraße 6, Telefon 9 06 92.

Carrera Coupé und Cabriolet 57 u. 56, DM 13 600.– und 12 800.–. **Merz & Pabst,** Stuttgart, Kronenstr. 6, Tel. 9 06 92.

1600 S Cabrio, Gleitlagermotor, 30 000 km, mit orig. Drahtspeichenrädern, verkauft für DM 11 000.– (Neupreis über 18 000). Wolfgang von Trips, Horrem bei Köln. 6524/1553

Porsche Carrera, in gutem Zustand, **sowie** ein **1300 Super-Motor** zu verkaufen. Josef Greger, Mü.-Obermenzing, Verdistr. 134. 6521/1553

Zu verkaufen: Porsche Super Cabrio, schwarz, Leder grün, Bauj. 56, 45 000 km gel., 1. Hand, erstklassig, Festpreis DM 9000.–. Osnabrück, Postf. 1167. 6517/1552

1300 Super-Motor (Hirth-Kurbelwelle), 5000 km gel., zu tauschen gegen 1300 normal oder VW 30 PS. Ernst Klundt, Stuttgart N, Viergiebelweg 15. 6499/1551

Coupé 53, sehr preisw., Finanz. möglich, 170 S, DS oder anderes Auto wird in Zahlg. gen.; **1500er Motor,** grundüberh., DM 1000.–. Gorn, Hannover, Gr. Düwelstraße 40. 6500/1551

SIMCA

Chambord-Lim. 58, 2farbig, grau, Radio, 1. Hand, 13 000 km; dito 19 500 km; **Versailles-Lim. 57,** grau/blau, 1. Hand, 57 000 km. Alle Fahrzeuge äußerst preiswert!! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 6531/1554

TRIUMPH

TR 3/58, weiß mit schwarzem Leder, Sportverdeck und Coupéaufsatz und Sitz-Abdeckplane, Scheibenbremsen, Koni-Stoßdämpfer, Abarth-Auspuff, Nebellampen, Speedpilot, Overdrive, Blaupunkt „Köln" und div. Zubehör. 12 000 Meilen, vollkommen unfallfr. gefahren, garantierte Spitze: 198 km/st. Für DM 10 000.– aus familiären Gründen zu verkaufen. Fabrikneuer Peugeot 403 wird in Zahlung genommen. Angebote unter 6403 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6522/1553

VW

VW Zweisitzer-Cabriolet, Baujahr 1949, Motor 12 500 km, div. Neuteile, einwandfreier Fahrzustand, für DM 2000.– zu verkaufen. Schriftl. Anfragen an Alfons Lipp, Wattenscheid-Eppendorf, Holzstraße 33. 6505/1552

VW-Cabrio 54/55, AT-Motor, 20 000 km, granitgrau, viel Zubehör, sehr gepflegt, für DM 3400.– zu verkaufen. Anfragen unt. 6393 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT" Stuttgart, Postfach 1042. 6503/1551

VERSCHIEDENE

Porsche 1600 Super
56, Coupé, grün, Telefunken-Automatic, Doppelhorn, ca. 72900 km, erstklass. Zustand

Ford 17 M, 57, schwarz, Weißwandreifen, Scheibenw.-Anlage, Lichthupe, ca. 17600 km

Kapitän „L", 57, Schiebedach, 2farbig, ca. 13500 km

OPEL-DÜRKOP G. M. B. H.
BRAUNSCHWEIG
HELMSTEDTER STR. 60
6502/1551

Kleine Reise-Tips

Von der Südrampe des Simplon fährt man auf folgendem Wege am schnellsten zur Riviera dei Fiori: Arona – Gattinara – Autobahneinfahrt Santhia – Autobahnausfahrt Turin – Turin – Savigliano – Mondovi – Ceva – Cole di Nava – Colle S. Bartolommeo – Imperia. Diese Straße ist durchgehend gut ausgebaut. Von Arona nach Imperia braucht man sechs bis acht Stunden.

*

In München wird in diesen Tagen in der Nähe des Stachus ein Parkhochhaus eröffnet, das 400 Kraftfahrzeuge aufnehmen kann.

*

In Bordighera können wir das Hotel garni „Colibri" empfehlen. Es liegt ausgangs des Ortes an der Straße nach Ventimiglia auf der rechten Seite. Das Colibri ist neu gebaut, der Besitzer spricht etwas deutsch und die Übernachtung einschließlich Frühstück, Bedienung und Abgaben kostet für zwei Personen in einem Zimmer ohne Bad 1800.– bis 2000 Lire, mit Bad und Balkon 2800.– bis 3300 Lire.

*

Von Stuttgart nach Innsbruck fährt man am besten so: Autobahnausfahrt Ulm/West – Pfronten – Reutte – Lermoos – Fernpaß – Nassereith – Telfs – Innsbruck. Wir haben herausgefunden, daß man hier schneller vorwärtskommt als via Augsburg – Landsberg – Garmisch.

*

Hübscher als die B-204 zwischen Osterode und Vienenburg ist die östliche Parallelstrecke über den Hochharz, die von Osterode über Riefensbeek, Kamschlacken und Altenau nach Oker führt.

*

Ganz unverfälschtes Mittelalter zu sagenhaft billigen Preisen findet man in der Stadt Todi im Apennin. Todi liegt 43 km östlich von Orvieto und 40 km südlich von Perugia. Da es hier aber nur zwei kleine Hotels gibt, darf man nicht zu spät am Abend ankommen.

*

Die Nordwestecke der Bretagne in Frankreich bietet zwischen Trégastel und St. Mathieu landschaftlich weniger als die Halbinsel Crozon. Deshalb fährt man von Morlaix über Landerneau und Daoulas nach dem Ort Crozon, wo sich die Wege nach Morgat und Camaret teilen. Morgat besitzt einen breiten Sandstrand, die Landspitze bei Camaret Klippen und wildanrennende Atlantikwogen. Im Frühjahr bestellt man sich hier Fraises de Plougastel. Bessere Erdbeeren haben wir schon lange nicht gegessen.

*

Im Oberengadin steht hinter Silvaplana rechts an der Straße zur Malojahöhe hinauf ein rundes Schild mit rotem Rand und einem schwarzen Murmeltier im weißen Feld. Dieses Schild besagt, daß man an dem Hang rechts oberhalb der Straße an sonnigen Tagen Murmeltiere beobachten kann.

*

Eine hübsche Rundfahrt durch die Provence ab Nizza ist folgende: Nizza – St. Martin-du-Var – Plan-du-Var – Entrevaux – Castellane – Col de Valferrière – Mons – Fayence – Bagnols – Fréjus – Anthéor – Le Trayas – Cannes – Nizza. Diese Strecke ist zwar nur 272 km lang, aber dazu braucht man einen ganzen Tag.

*

In Turin können wir das Hotel „Regina" in der Via d'Arsenale empfehlen. Dort ißt man gut und schläft trotz der Nähe des Hauptbahnhofs ruhig. Die Preise sind ganz zivil.

*

Wenn Sie in Innsbruck kein Quartier bekommen, so fahren Sie ins „Mittelgebirge" nach Lans hinauf. In der „Traube" kommt man immer unter. Die Straße dorthin zweigt kurz vor dem Berg Isel links von der Brennerroute ab.

*

Eine besondere landschaftliche Delikatesse Graubündens ist die Via Mala oberhalb Thusis. Die Entfernung Chur-Thusis beträgt 26 km. Es gibt wenige Alpenschluchten, die es an Wildheit mit der engen Klamm der Via Mala aufnehmen können.

*

Wer auf der Fahrt nach Sylt die Stadtdurchfahrt von Hamburg vermeiden möchte, verläßt in Bispingen die Autobahn und fährt via Oberhaverbeck – Winermoor – Lohbergen – Eltstorf – Buxtehude – Stade – Wischhafen – Fähre nach Glückstadt nach St. Margarethen, wo man die B-5 nach Husum erreicht. Die Autofähre Wischhafen–Glückstadt verkehrt stündlich.

*

Wer zwischen dem Brenner und Bozen übernachten muß, dem empfehlen wir das alte Sterzing. An der Ortseinfahrt müssen Sie aufpassen: die Einfahrt in die Stadt zweigt rechts von der Umgehungsstraße ab.

*

Vorsicht in den Maloja-Serpentinen! Hier wird ein Kraftwerk gebaut, und die Zementtransportwagen blockieren oft mit ihren Anhängern die engen Kehren.

*

Die Zimmer im „Ratskeller" von Deidesheim sind neu eingerichtet worden. Das sollten sich vor allem diejenigen merken, die am Abend in der „Kanne" waren und den edlen Creszenzen so stark zugesprochen haben, daß sie die Nacht besser an der Weinstraße verbringen.

ZUBEHÖR

Verlangen Sie kostenlos und unverbindlich den interessanten 20seitigen Zubehör-Katalog und die Winterliste.

»AUTO-AUSSTATTUNG«
G. Völler Versand KG
München 3, Schließfach 131 E

VW-MATTEN DM 18.-
4-teilig, natur

VW-Punktmuster, farbig DM 19.75
Merc. u. Opel-Kap., farbig DM 37.50
nur la Qualität für alle PKW's

AUTO-ZUBEHÖR-KATALOG
gratis durch
D. Wohlberg, (14b) Schömberg/Calw

Sonderangebot

Fabrikneue TRIUMPH Tippa
anstatt **345.-** *nur* **265.-**
Eine einmalige Gelegenheit. Fordern Sie unseren Gratis-Katalog D 821 mit allen Fabrikaten fabrikneu. Gelegenheiten im Preis stark herabgesetzt.

NÖTHEL co Deutschlands großes Büromaschinenhaus
Göttingen, Weender Straße 11

LIHA Auspuffblenden
NEUE LINIE
FÜR ALLE WAGEN
LICHTENFELD HAMBURG 1
Sprinkenhof 2 • Fernruf 35 28 57-59

NEBELBLENDE
(D. B. G. M.)
Aus unverwüstlichem Kunststoff hergestellt. Preis pro St. in silbergrau DM 2.–.

SCHUTZKAPPE
für Fußabblendschalterknopf!
(D. B. G. M.)
Doppelt große Trittfläche. Kein Abrutschen mehr vom Abblendknopf. Ganz ideal für die Dame am Steuer. Preis pro Stück DM 1.50
Ab sofort im Kfz.-Zubehörhandel erhältl.

E. Schlecking
Miesenheim, bei Andernach/Rh.

APA
Schlepp-Kuli

das Universal-Schleppseil mit gepolsterten Greifern. Bequem anzubringen. Elastisches Perlonseil.

APA KG Stuttgart W

VERSCHIEDENE

Suche alten Sportwagen, nicht über 1 Ltr. (BMW-Dixi, Bugatti o. ä.), Preis DM 800.– bis 900.–. Angebote unter 6401 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6516/1552

Suche Vorkriegsmodell BMW Dixi, DKW TS 7 o. ä., fahrbereit, bis ca. DM 800.– zu kaufen. Angeb. unter 6408 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6542/1554

Sport-Cabriolet, 2–3sitzig, zu kaufen gesucht. Angebote unter 6392 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6501/1551

Barkauf! Suche BMW 501/6 oder 8, 502 km-Stand, Preis usw. Offerten an Herrn **V8 2,6 Ltr.,** erbitte Angaben über Bauj. Timo Saarinen, c/o ALS Hermann Ludwig, Billstr. 180, Hamburg. 6544/1555

AMERIKANISCHE WAGEN

DODGE

Dodge

Kennen Sie schon die neue Linie der Dodge-Modelle 59? Wir machen Ihnen gern unverb. ein bebildertes Angeb.

Allein-Importeur **AUTO-BECKER**
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06
6538/1554

Dodge-Coronet-Limousine, viertürig, Vollautomatic, Bauj. 58, 10 000 km, verzollt, DM 15 300.–. **Merz & Pabst,** Stuttgart N, Kronenstraße 6, Tel. 9 06 92.

OLDSMOBILE

Oldsmobile „88" Cabrio u. Limousine Holiday 56, verzollt, äußerst preiswert. **Merz & Pabst,** Stuttgart N, Kronenstr. 6, Telefon 9 06 92.

LKW

1 Kässbohrer Luftkipper, gebr., 12 to Nutzlast, Baujahr 1953, 8fach bereift, in einwandfreiem Zustand zu verkaufen. Angeb. unter 6405 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6527/1553

KRAFTFAHRZEUGTEILE

Teller- und Kegelräder, Achswellen, kompl. Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 6513/1552

Sebring-Auspufftopf für Porsche Carrera zu kaufen gesucht. Angebote unter 6398 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6510/1552

VW-Judson-Kompressor, neu, noch werksverpackt, für DM 450.– zu verkaufen. Angebote unter 6396 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 6507/1552

OKRASA-Motor 1500 ccm, gut erhalten, schnelles Exemplar, 0–100: 14,8 sec, passend für VW, Ghia und Porsche, sehr günstig abzugeben. Angebote unter 6400 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6515/1552

AUSSENBORDMOTOREN

Außenbord-Motor Zündapp-Delphin, fast fabrikneu, abzugeben. A. Egen, Hamm i. W., Wilhelmstr. 107. 6518/1553

STELLENGESUCHE

Kraftfahrer, 24 J., led., sucht Stelle als Reise- oder Privat-Chauffeur, Führerschein Kl. II. Zuschriften erbeten an B. Hemkendreis, Lottorf, Schleswig. 6523/1553

Junger DB-Ersatzteilspezialist sucht verantwortungsvolle Stellung als Lagerleiter oder ähnliches. Zuschriften erbeten unter 6395 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6506/1552

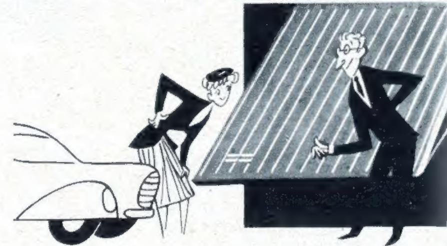
Erfahrener Automobilverkäufer, nachweisl. erfolgreich tätig, sucht sich zu verbessern. Eilangebote unter 6407 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6541/1554

VERSCHIEDENES

Wer hat **VDA-Typenblätter,** auch gebraucht, von 1953? Gefl. Angebote mit Preis unter 6394 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 6504/1551

Jahrgänge „das AUTO, MOTOR u. SPORT", auch Einzelhefte, sehr preiswert. Traunstein (Obb.), Postfach 218. 6526/1553

GARAGEN – GARAGENTORE



STAHL-SCHWINGTORE

sichern bei kleinstem Raumbedarf Garagen, Fahrzeughallen usw. mit einem einzigen, bequemen Handgriff.
Die Kosten? – Gar nicht teuer!
Wir senden Ihnen gern Prosp. u. Angebot. Normalgrößen: 2250, 2375, 2500 mm Breite bei 2125 mm Höhe sof. lieferbar.

DEUTSCHE METALLTÜREN-WERKE AUG. SCHWARZE AG. BRACKWEDE i. W.
Vertriebs-Abt. 2

FREILUFT-GARAGEN

Goggomobil,
Isetta 49.–,
Lloyd 64.–,
VW 69.–,
DKW 79.–,
Rekord, Ford,
Borgward 84.– und viele andere.
DBGM. aus vieltausendfach bewährtem, besonders kräftigem, kältebeständigem Plastic-Stoff mit 4 Entlüftungen und ges. gesch. Gummizügen. 1 Jahr Diebstahlversicherung. Garantie. **Kein direktes Aufliegen bei Verwendung der Spezial-Voll-Ventilations-Matte - Autocapes (Halbgar.) - Freiluftgaragen m. Türzugang f. Camping AUTOGEPÄCKTRÄGER Sonderangebot 48.—**

AUTOHEIZKISSEN
minim. Stromverbr., autom. Temperaturregler, kein Überheizen, 35x40 cm DM 21,—, doppelt DM 43,—
Sonderposten ab 14,50 frei Haus.

Günter Barwanitz
Spezial-Ausstattung
Berlin-Wilmersdorf, Aschaffenburger Straße 6, Ruf 87 63 02



Einzelgaragen
Reihengaragen
Parkgaragen
Unterstellgaragen

formschön und preiswert überall **Kundendienst-Lager**

SAG.,
Werk Erndtebrück/Westf.
Postfach „Lilibox" 13



LUWEFA
PLASTIK-GARAGEN
1 Jahr Garantie

Hitze- u. kältebeständig, klein faltbar und in bester Paßform nahtlos verschweißt, zählen zu den meistgekauften Folien-Garagen.
Sie sind besonders preisgünstig, da Ab-Werk-Lieferung.
Preise z. B. für **PERLIPLAST-GARAGEN**

Roller u. Krad	**15,80**	**Goggomobil**	**45,—**
dto. m. Beiwagen	**26,80**	**Lloyd u. Fiat 600**	**54,—**
Messerschmitt KR	**30,95**	**VW und DKW**	**58,—**
BMW-Isetta	**34,50**	**M 12 u. Rekord**	**69,—**

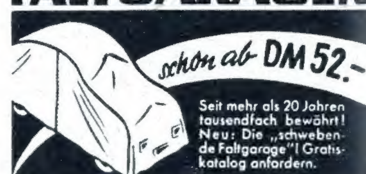
Per Nachn. mit RÜCKGABERECHT gegen Kaufpreiserstattung
Auf Wunsch kostenlos Prospekt und Materialmuster.
LUWEFA Abt. 2
Marl-Hüls, In den Kämpen 8, Tel. 2790

Stahlblechgaragen, ca. **DM 25.-** monatliche Abzahlung. Auto-Egen, Hamm i. Westfalen, Postfach 131

DAS AUSLAND SUCHT:

A/1812. Irak. Ersatzteile für Kraftfahrzeuge aller Art, Reifen, Batterien. Korrespondenz englisch.
A/1813. Pakistan. Lastkraftwagen mit Zubehör. Korrespondenz englisch.
A/1814. Saudi-Arabien. Kraftfahrzeug-Ersatzteile und Reifen. Korresp. englisch.
A/1815. Pakistan. Schwere und leichte Kraftfahrzeuge. Korrespondenz englisch.
A/1816. Angola. Autozubehör. Korrespondenz portugiesisch.
A/1817. Angola. Kraftfahrzeug-Ersatz- und Zubehörteile, Werkzeuge und Maschinen für Werkstätten. Korrespondenz portugiesisch und englisch.
A/1818. Angola. Kraftfahrzeug-Zubehör. Korrespondenz portugiesisch.
A/1819. Angola. Kraftfahrzeug-Zubehör. Korrespondenz portugiesisch und englisch.
A/1820. Belgisch Kongo. Garageneinrichtungen und -geräte, Kraftfahrzeugersatzteile. Korrespondenz französisch.
A/1821. Frankreich-Martinique. Kraftfahrzeug-Ersatzteile und Zubehör. Korrespondenz französisch.
A/1822. USA. Teile und Zubehör für Personenkraftwagen, Lastkraftwagen. Korrespondenz englisch.
A/1823. Burma. Gummiverarbeitungs-Maschinen (Extruders – für die Herstellung von Vollgummireifen Größe ½–2", die im Innern eine Spiralfeder tragen). Korrespondenz englisch.

FALTGARAGEN



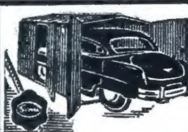
GUGELWERKE Nr. 32 FREIBURG I. BR.



Verzinkte Stahlgaragen

feuerfest und sicher, Reihengaragen

Weißtalwerk Zimmer & Co.
Niederdielfen bei Siegen, Postfach 20



WELLBLECH-GARAGEN
Fahrrad- und Motorradständer
BPa.

Stahlbau Gebr. Wahl
SIEGEN / WESTF. · Fludersbach 60

Neue Bücher

Mister 5%

Das Leben des Ölmillionärs Calouste Gulbenkian. Von Ralph Hewins. Süddeutscher Verlag, München, Sendlinger Straße 80. 308 Seiten, 20 Fotos, 2 Karten, Leinen DM 16.80.

Der als 86jähriger 1955 gestorbene Calouste Gulbenkian und auch sein inzwischen 70 Jahre alter Sohn Nubar sind eigentlich Sagengestalten. Sehr treffend heißt es einmal in diesem Buch: „Hätte Calouste Gulbenkian nicht existiert, wären die europäischen Ölmagnaten gezwungen gewesen, ihn zu erfinden." Denn der Armenier Gulbenkian hatte die Kenntnis orientalischer Verhältnisse, die zu Anfang dieses Jahrhunderts nötig war, um den europäischen Einfluß auf das Nahost-Öl zu sichern. Durch seine Beteiligung an Milliardengeschäften, die ihm seinen Spitznamen „Mr. 5%" einbrachten, wurde er einer der reichsten Männer der Welt, und sein Leben ist unlösbar mit den inzwischen vergangenen Zeiten der beginnenden Weltmachtstellung des Öls verknüpft. Die Beschreibung seines bunten Lebens ist ein lebendiges Dokument jener Jahre. R. S.

Das wäre gelacht

Die Frau am Steuer – zusammengestellt von Arthur Westrup, Verlag Delius, Klasing & Co., Bielefeld und Berlin, DM 5.80.

Nettes Präsent für Ehefrauen, Freundinnen und Töchter, die den Führerschein erwerben wollen oder ihn schon besitzen. In mehr als 100 Zeichnungen, die vornehmlich amerikanischen Zeitschriften entnommen sind, wird der Damenwelt humorvoll gezeigt, in welche Situationen sie kommen kann, wenn sie hinter dem Lenkrad sitzt.

Hundert Tage in den Rocky Mountains

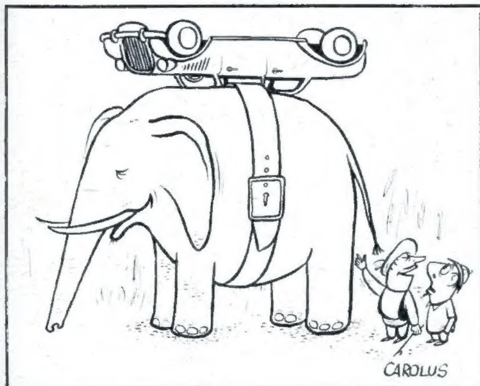
Mein Kanada-Erlebnis. Von Paul Eipper, R. Piper & Co. Verlag, München, 340 Seiten, Ganzleinen DM 19.80.

Tierfreund Eipper verbrachte im vorigen Jahr 3 Monate mit seinem VW in den Naturschutzgebieten Kanadas und faßte das Resumée seiner höchstpersönlichen Entdeckungsreise in diesem schönen Text- und Bildband zusammen. Auch hier gelang ihm über die reine Beschreibung hinaus die fesselnde Darstellung jenes eigentümlichen Spannungszustandes zwischen Mensch und Kreatur, die alle seine Tierbücher so sympathisch macht. W.

Sicherheit und Wirtschaftlichkeit von Kraftfahrzeugen in heutiger Sicht

von Dr.-Ing. G. Wirbitzky, Kirschbaum-Verlag, Bielefeld, 162 Seiten, DIN A 5.

Das Ziel im Güter- und im Personenbeförderungsgewerbe ist das Erzielen großer Transportleistungen bei höchster Wirtschaftlichkeit. Über dieses sehr aktuelle Thema berichtet der Verfasser sehr ausführlich und anschaulich. Ausführlich wird der praktische Fahrbetrieb behandelt. Insbesondere dem Fahrtschreiber, den er mit Recht das „mechanische Gewissen" nennt, wird ein großer Teil des Buches gewidmet. In dreifacher Hinsicht hilft nach Ansicht des Verfassers der Fahrtschreiber: Erhöhung der Sicherheit, Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Selbsterziehung des Fahrers. Jedem Transportunternehmer, der seine Fahrzeuge rationell und wirtschaftlich einsetzen will, wird dieses Buch von Nutzen sein.



„. . . und wenn er müde wird, drehen wir die Sache einfach um!"

Erfindungen, Patente, Lizenzen

Von Ernst E. Weisse, VDI-Verlag GmbH, Düsseldorf, 102 Seiten, kartoniert DM 6,60 (für VDI-Mitglieder DM 5,95).

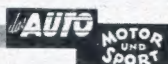
Ein lang entbehrter, kurzgefaßter und übersichtlicher Ratgeber für alle Fragen des Erfindungswesens. Er gibt uns Auskunft auch über Schutzrechte im In- und Ausland sowie über Arbeitnehmer-Erfindungen. Man sollte sich nicht ohne ein derartiges Handbuch in dieses dichte Gestrüpp wagen, wenn man vor Überraschungen sicher sein will. Die letzten gesetzlichen Bestimmungen wurden berücksichtigt. K.

DER LETZTE BLICK

GEMEINSAMER MARKT

Zwei Automobilfabriken in Stuttgart und Düsseldorf sehen der Zukunft gelassen entgegen.

Foto: Dr. Müller



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstr. 44 (Hansabau) Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 6 71 40 und 6 71 49, Fernschreiber Telex 072/2036. – Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel †. – Chefredakteur: H. U. Wieselmann. – Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. – Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. – Vertrieb: Albert Manz. – Herstellung: Belserdruck, Stuttgart. – Printed in Germany. – das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR, FLUG-REVUE sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und der MOTOR-TEST. Im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLER · MOBIL · KLEINWAGEN sowie ebenfalls der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. – Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. – Bezugspreis für Deutschland: vierteljährlich DM 7.90, Ausland jährlich DM 41.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto Stuttgart 1 61 37. Bankkonten: Dresdner Bank AG., Stuttgart; Dresdner Bank AG., Freiburger Gewerbebank, Freiburg im Breisgau. – Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstr. 44, Postfach 1042. Preise lt. Liste Nr. 10. – Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.– für die Zeile von 1 mm Höhe und 48 mm Breite oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit unverändertem Text 10 %, 3 mit 15 %, 6 Anzeigen mit 20 % Rabatt.





Der Siemens-Rasierer mit Tandemschnitt



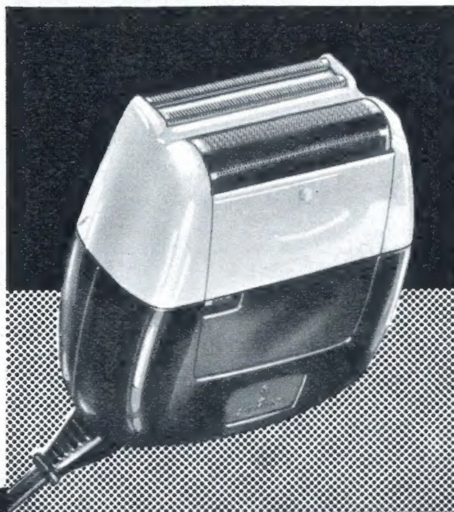
Der neue Siemens-Rasierer mit Tandemschnitt schafft die Rasur, die jeden Mann begeistert:

schnell mit den großen Flächen der zwei verschiedenen Scherköpfe;

gründlich mit dem Tandemsystem. Gleichzeitige Grob- und Feinrasur für lange und für kurze Haare;

hautschonend mit den verschieden großen Löchern im Scherblatt des Siebscherkopfes. Dadurch paßt sich die Rasur empfindlichster Haut und stärkstem Bart individuell an.

Siemens-Rasierer mit Tandemschnitt 98 DM einschließlich geschmackvollem Etui



SEH 111

SIEMENS-ELECTROGERÄTE AKTIENGESELLSCHAFT